Canadian Transport Commission
Commission canadienne des transports

The Nineteenth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1985

Canada

The Nineteenth Annual Report 1985 of the Canadian Transport Commission was produced by the Communications Branch, Publications Division, in collaboration with the Word Processing Services.

Equipment: Xerox 8000 System

© Minister of Supply and Services Canada 1986
Catalogue No. TT1-1985
ISBN 0-662-54320-3

Printed in Canada

Commission canadienne des transports
Bureau du Vice-président

Canadian Transport Commission
Office of the Vice-President

The Honourable Don Mazankowski, P.C.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the nineteenth annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1985.

Yours sincerely,

J. David Thompson, Q.C.
Vice-President (Law)
Canadian Transport Commission

Canada

Ottawa, Ontario
K1A 0N9

MEMBERS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION 1985

President: Honourable Jean Marchand, P.C.[1]

Vice-President (Law): J.David Thompson, Q.C.

Vice-President (Research): Yves Dubé

Commissioners:

M.D. Armstrong
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, Q.C.
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C.[2]
Mike Landers
Paul Langlois
J.A.D. Magee[3]
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
R.J. Orange
J.D. Thompson, Q.C.
Anne-Marie Trahan, Q.C.
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Commission Secretary: D.W. Foley

Committees	Chairmen
Air Transport	Paul Langlois
Commodity Pipeline Transport	D.H. Jones, Q.C.
International Transport Policy	J.M. McDonough
Motor Vehicle Transport	J. Gérald Drainville
Railway Transport	J.F. Walter[4] J.A.D. Magee[3]
Review	J.David Thompson, Q.C.
Water Transport	Anne-Marie Trahan, Q.C.

[1] Resigned July 31, 1985.
[2] Appointed March 11, 1985.
[3] Term expired January 10, 1985.
[4] Appointed RTC Chairman December 17, 1984, effective January 11, 1985.

Location

Jules Léger Building
Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Quebec

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

TABLE OF CONTENTS

Canadian Transport Commission 1

Western Division 17

Railway Transport Committee 21

Air Transport Committee 33

Water Transport Committee 41

Motor Vehicle Transport Committee 47

International Transport Policy Committee 49

Commodity Pipeline Transport Committee 51

Review Committee 53

Research Branch 55

Traffic and Tariffs Branch 59

Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada 65

Appendices 75

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

"...an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada..."

Section 3, *National Transportation Act*

Introduction

The Canadian Transport Commission (CTC) was established by the *National Transportation Act* (NTA) on Sept. 19, 1967. It regulates transportation in Canada that is under federal jurisdiction.

The principal objective of the CTC as stated in the NTA was of "coordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines."

The CTC, located in the National Capital Region, succeeded and absorbed the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board, and the Canadian Maritime Commission. A CTC Western Division was set up in Saskatoon, in 1979.

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Shipping Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, which are normally made by its modal committees, are binding. The decisions are, however, subject to review by the Commission's Review Committee, and/or appeal: to the Federal Court of Canada, on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport, from a final decision of the Commission with respect to an application for (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service; (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking; (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water; or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; and to the Governor in Council, in all cases.

The CTC has a maximum of 17 commissioners, including a president and two vice-presidents. The first vice-president is responsible for the supervision of the work of the Commission committees and for matters of law, and the second vice-president is responsible for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The two other committees deal respectively with review and appeals, and with international transport policy. One of the two branches specializes in research, while the other handles traffic and tariff matters.

During 1985, CTC committees issued 1 135 decisions and 3 043 orders; they held 35 hearings over 188 sitting days.

Transportation Policy

In July 1985, the Minister of Transport, the Honourable Don Mazankowski, released a position paper outlining sweeping revisions to Canada's transportation policy. The paper entitled *Freedom to Move – A Framework for Transportation Reform*, contained key thrusts in the area of competition, reduced economic regulation, and greater reliance on market forces. Its effect on the Canadian Transport Commission will be dramatic.

The Minister of Transport said at the time that economic regulatory reform in transportation was needed in Canada if it were to "achieve economic renewal and growth to meet international competition." He said "Canada's ability to achieve economic progress in the 1980s and the 1990s will depend in large measure on a productive and more efficient transportation system."

As such, the present role of the Canadian Transport Commission will be changed. It is the federal government's view that the changing environment of regulatory administration, coupled with the determination to reduce government interference in the marketplace, requires the establishment of a new regulatory agency as a successor to the Canadian Transport Commission.

According to the Minister of Transport, the organizational structure of the new national transportation authority will differ from the Commission, reflecting its reduced role due to lessened economic regulation.

HIGHLIGHTS OF 1985

Rail Transportation

Branch Lines

The Commission's Western Division, at the request of the Governor in Council, was asked in 1985 to inquire into possible options and alternatives to railway branch lines in Canada. The objective of the inquiry was to find better ways to improve the effectiveness, efficiency and reliability of the railway system at minimum cost.

The Western Division, which issued its report in June following receipt of more than 80 industry and public submissions, found that branch line subsidization had grown from $37.1 million in 1971 to $322 million in 1982, and that the subsidy program had not given consideration to competition from other modes of transport.

The report recommended that trucking companies, short-line railways and elevator companies be allowed to apply for the diversion of subsidies. It also recommended a complete review of railway costing.

Regulatory Reforms

A Commission report in June recommended a number of regulatory reforms as a result of a public hearing into domestic rail traffic and import/export traffic through Canadian ports.

The report, which followed a December 1984 report on the effects in Canada of United States railway deregulation in the area of transborder traffic, was issued after a public hearing at Montréal, Halifax, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver and Hull in April and May 1985.

The report, which was requested by the Minister of Transport, recommended that Canadian shippers should have the ability to contract confidentially for transportation services with the railways, and that shippers and railways be allowed to agree to limit liability without Commission approval. It also suggested that the railways should continue to be required to honour their common carrier obligations, and that railways and shippers should have the ability to continue to participate in agreed charges.

Rail Safety

A government/public interest group/industry team of technical experts was formed in October by the CTC to provide an immediate response in the determination of causes of serious railway accidents involving dangerous goods.

The seven-person team, called Immediate Response Railway Accident Technical Experts (IRRATE), will be able to start investigations within hours of a railway accident when called upon to do so. As a result, the Railway Transport Committee (RTC) will have immediate access to advice from an impressive range of technical expertise so that quicker action can be taken to identify and remedy the causes of railway accidents, with a consequent improvement in rail safety in Canada.

Cabooseless Trains

In September, the RTC granted Canada's two major railways qualified approval to test the performance and reliability of an end-of-train device, which the railways claim can safely perform a number of the monitoring functions of a crew in a caboose.

The RTC decision stipulated that the tests, however, should occur only in the presence of a manned caboose so that unnecessary risks are avoided before knowing how the electro-mechanical device will perform.

The RTC said the presence of a crew in the caboose would allow them to carry out and report those safety functions which it has been alleged the device cannot do in emergencies and in normal operations. As such, the RTC concluded that two types of tests are necessary.

The RTC will require one test to evaluate the reliability of end-of-train equipment and associated devices. The other will evaluate the acceptability of the risks arising from any loss of functions now carried out by the caboose crew, but which cannot be performed by the end-of-train device. The results of the tests will be known in 1986.

Billboard Campaign

In August, the RTC launched a nation-wide billboard campaign aimed at alerting motorists to the dangers at railway crossings.

The giant billboard, a graphic depiction of a "close call" between a car and a locomotive at a level crossing, was unveiled on Parliament Hill by the Minister of State for Transport.

The $200 000 for the campaign came from the Commission's grade crossing fund and was given to Operation Lifesaver, a joint safety project of the Railway Association of Canada and Transport Canada in co-operation with the Canada Safety Council and the Railway Transport Committee.

New Crossbucks

A new crossbuck for railway crossings, developed to help reduce the number of accidents, was introduced to motorists in Alberta and British Columbia during the year.

The red and white, highly-relective warning sign, which was unveiled in July at Edmonton by the Minister of Transport, will be phased-in across Canada by March 1987. More than 31 000 cross-bucks will be installed.

The Commission will be contributing about $3.2 million to purchase and install the signs with the balance being provided by the railways.

Air Transportation

Regulations Relaxed

The year was marked by further relaxation in the regulation of air transport in Southern Canada in keeping with initiatives introduced in 1984, and continued through 1985, by the federal government and the Air Transport Committee (ATC).

Several favourable decisions were issued on applications by scheduled carriers to extend their route networks within Southern Canada to compete directly with established carriers on mature routes, and a number of carriers received approval to consolidate their unit toll licences, relieving them of previous constraints against the operation of direct services between points formerly on separate licences.

Also, applications to provide charter air services wholly within Southern Canada were exempted from the requirement to prove public convenience and necessity, significantly speeding up the licensing process as well as considerably widening the opportunities for new charter carriers to enter this market, and for existing charter carriers to expand the range of their services.

Northern Services

The results of a major cross-Canada hearing by the committee in 1984 were summarized in the *Final Report on the Adequacy of Air Services in Northern and Remote Areas*. Implementation of the recommendations contained in the report for major changes in the regulation of northern air transport is being held in abeyance by the committee at the request of the Minister of Transport pending the report of the House of Commons Standing Committee on Transport on its study of federal transportation policies and programs affecting northern, remote and isolated areas. In the interim, by agreement with the Minister, the ATC will be monitoring more closely the operations of air services in northern and remote areas.

Air Services Adequacy

In March, the committee conducted a hearing into the adequacy of air services in the coastal region of British Columbia. The hearing panel's report identified a number of problems and issues which were the cause of inefficiencies in operations by the carriers, and made recommendations for their correction. Of special note was a proposal to modify the licensing procedure to permit carriers greater flexibility in providing "flag stop" unit toll services to temporary locations established in connection with resource industry activities. The panel's recommendations were adopted and are now being implemented by the ATC.

Regional, Local and Commuter Services (RLCS) Agreement

Several new Canada – United States routes were approved under both the automatic and discretionary provisions of the 1984 Regional, Local and Commuter Services (RLCS) Agreement between the two countries, among them Vancouver – Seattle, Toronto – Buffalo, and Toronto – Atlantic City. Procedures developed for the selection of Canadian air carriers to operate services under the RLCS Agreement include the solicitation of competing applications and a carrier selection process. This marks the first time that such a solicitation/selection process has been used in Canada.

Enforcement

The ATC pursued its commitment to the application of a uniform enforcement program on a national basis by opening regional enforcement offices in Toronto, Montréal and Moncton to complement those previously established in Vancouver, Edmonton and Winnipeg.

Water Transportation

Shipping Trades

The Water Transport Committee (WTC) conducted a factual analysis of the conditions into the Canada – South America ocean shipping trades for the Minister of Transport in 1985. It will be published early in 1986. In general, the report concluded that Canadian exports were not adversely affected by the South American reserved cargo rules. Greater participation by Canadian carriers would depend on their acceptance as "national lines" by South American regulatory authorities.

Northern Shipping

Following a public hearing in December 1984, at Stony Rapids, Sask., Fort Chipewyan and Fort McMurray, Alta., into water transport services in the Lake Athabasca region, the WTC submitted its report to the Minister of Transport in April 1985. The WTC inquiry, which focussed on a review of the 1984 shipping season, identified areas for future improvement, and addressed the question of the continued need for economic regulation of the water transport services in the region.

A public hearing into the policy and practice of current licensing procedures and related regulation of water transport services on the Mackenzie River and Canadian Western Arctic waters was conducted in June. The hearing, which occurred in Hay River, Norman Wells, Inuvik, Coppermine, N.W.T., and Edmonton, Alta., dealt with issues such as long-term licensing, community resupply, overcapacity and schedule of services. The WTC report and recommendations were sent to the Minister of Transport in August.

Pilotage Charges

The WTC conducted several investigations into pilotage charges during the year. The most notable concerned the Laurentian Pilotage Authority. The committee conducted a 51-day public hearing on the matter and its report and recommendations will be issued in early 1986.

CTC Regional Offices

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-1011
Telex: 04-508523

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
P.O. Box 2917
Station "M"
CALGARY, Alta.
T2P 3C3

Tel.: 403-231-4811

Canadian Transport Commission
303 Main St., Suite 301
WINNIPEG, Man.
R3C 3G7

Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
20 Toronto St., Fifth Floor
TORONTO, Ont.
M5C 2B8

Tel.: 416-973-9820

Canadian Transport Commission
Dominion Public Building, Suite 702
685 Cathcart Street
MONTRÉAL, Que.
H3B 1M7

Tel.: 514-283-5722

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building, Fourth Floor
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6

Tel.: 506-388-7040

CTC Western Division

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
350 Third Ave. North, Third Floor
SASKATOON, Sask.
S7K 6G7

Tel.: 306-975-5201
Telex: 074-2693

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission

National Transportation Act, 1967

Canadian Transport Commission

President

Duties and Powers

1. Respecting the arrangement of sittings and business: *National Transportation Act* (NTA), section 20.
2. Respecting the performance of functions vested in the Commission by section 21 of the NTA, *Railway Act*, *Aeronautics Act* (Part II) and *Transport Act*.
3. Respecting the formulation of transport policy and development: NTA, section 22.
4. Respecting the establishment and powers of committees of the Commission: NTA, section 24.
5. Respecting the making of rules and regulations, including rules governing the practice and procedure of the Commission: NTA, sections 26 and 65.

Vice-President (Law)

Review Committee

Established 1970; headed by Vice-President (Law): NTA subsection 7(5).

Duties and Powers

Upon application, review orders or decisions of modal committees: NTA, subsection 24(4) and section 63.

Vice-President (Research)

Research Branch

Established 1968; headed by Vice-President (Research): NTA, subsection 7(4)

Duties and Powers

To superintend programs of research necessary to achieve objectives in section 3 of the NTA and the performance of duties under NTA, subsection 7(4) and section 22.

Traffic and Tariffs Branch

Air Transport Committee

Duties and Powers

Jurisdiction over air carriers operating commercial air services.

1. NTA, sections 5, 22, 23, 27 and 63.
2. *Aeronautics Act* (Part II).

Railway Transport Committee

Duties and Powers

Jurisdiction over railways, railway companies or persons having authority to construct or operate a railway.

1. NTA, sections 5, 22, 23, 27 and 63.
2. *Canadian National Railways Act.*
3. *Government Railways Act.*
4. *Maritime Freight Rates Act.*
5. *National Energy Board Act.*
6. *Railway Act.*
7. *Transport Act* (Part IV).
8. *Railway Relocation and Crossing Act.*
9. *Energy Supplies Emergency Act*, 1979, section 25.
10. *Western Grain Transportation Act.*

Water Transport Committee

Duties and Powers

Jurisdiction over transportation of goods and passengers by ship in selected geographical areas.

1. NTA, sections 22, 23, 27 and 63.
2. *St. Lawrence Seaway Authority Act.*
3. *Transport Act* (except Part IV).
4. *Canada Shipping Act* (Part XV).
5. *Shipping Conferences Exemption Act.*
6. *Pilotage Act.*
7. *Energy Supplies Emergency Act*, 1979, section 25.

Motor Vehicle Transport Committee

Duties and Powers

Jurisdiction over interprovincial transportation of goods or passengers by truck or bus.

1. NTA, sections 5, 22, 23, 27 and 63.
2. NTA (Part III).
3. *Lord's Day Act.**
4. *Atlantic Region Freight Assistance Act.*

* Supreme Court of Canada declares April 24, 1984 *Lord's Day Act* "to be of no force or effect by reason of subsection 52(1) of the *Constitution Act*, 1982".

Commodity Pipeline Transport Committee

Duties and Powers

Jurisdiction over commodity pipelines and combined pipelines.

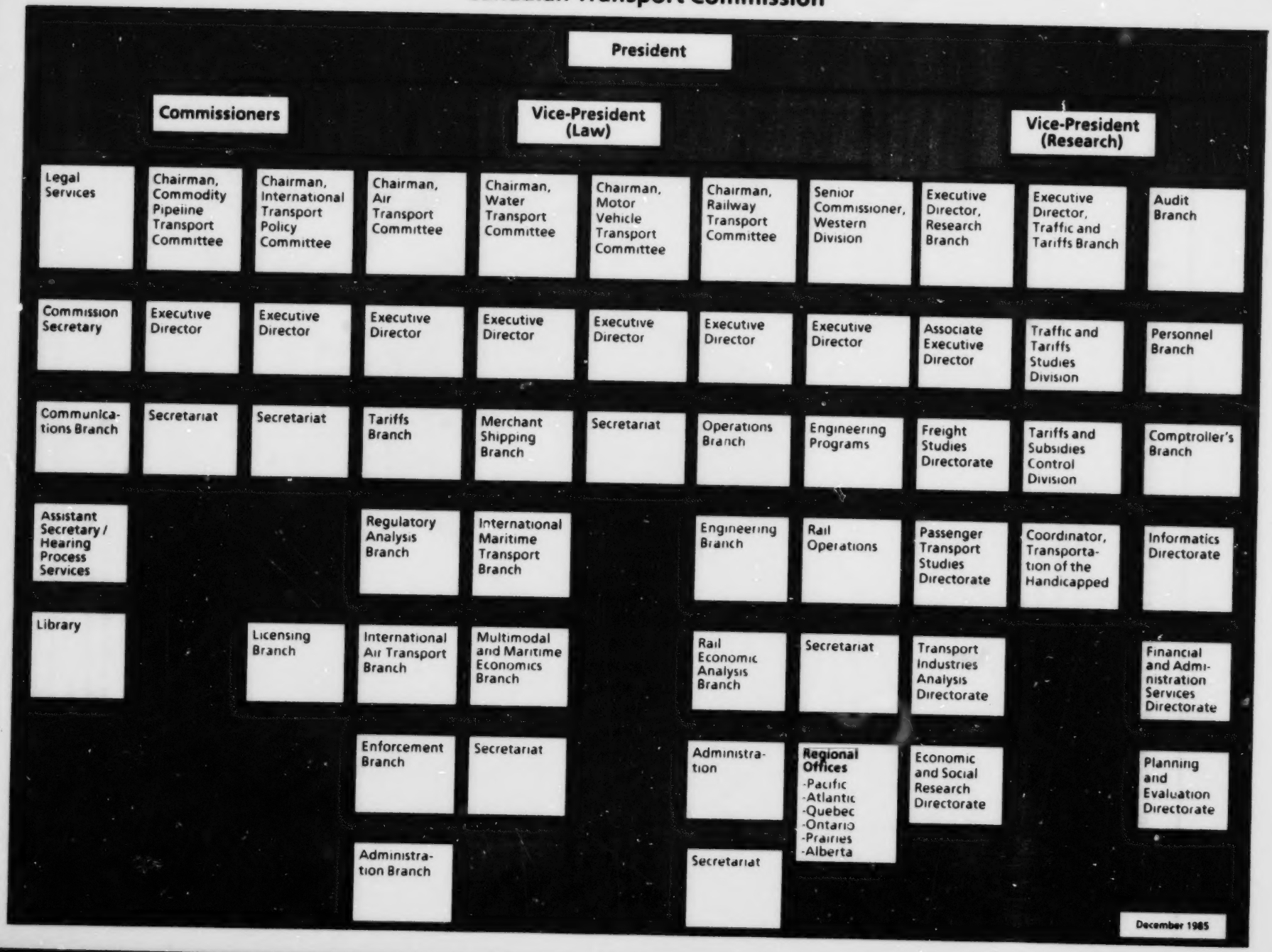
1. NTA, sections 5, 22, 23, 27 and 63.
2. NTA (Part II).
3. *National Energy Board Act.*

International Transport Policy Committee

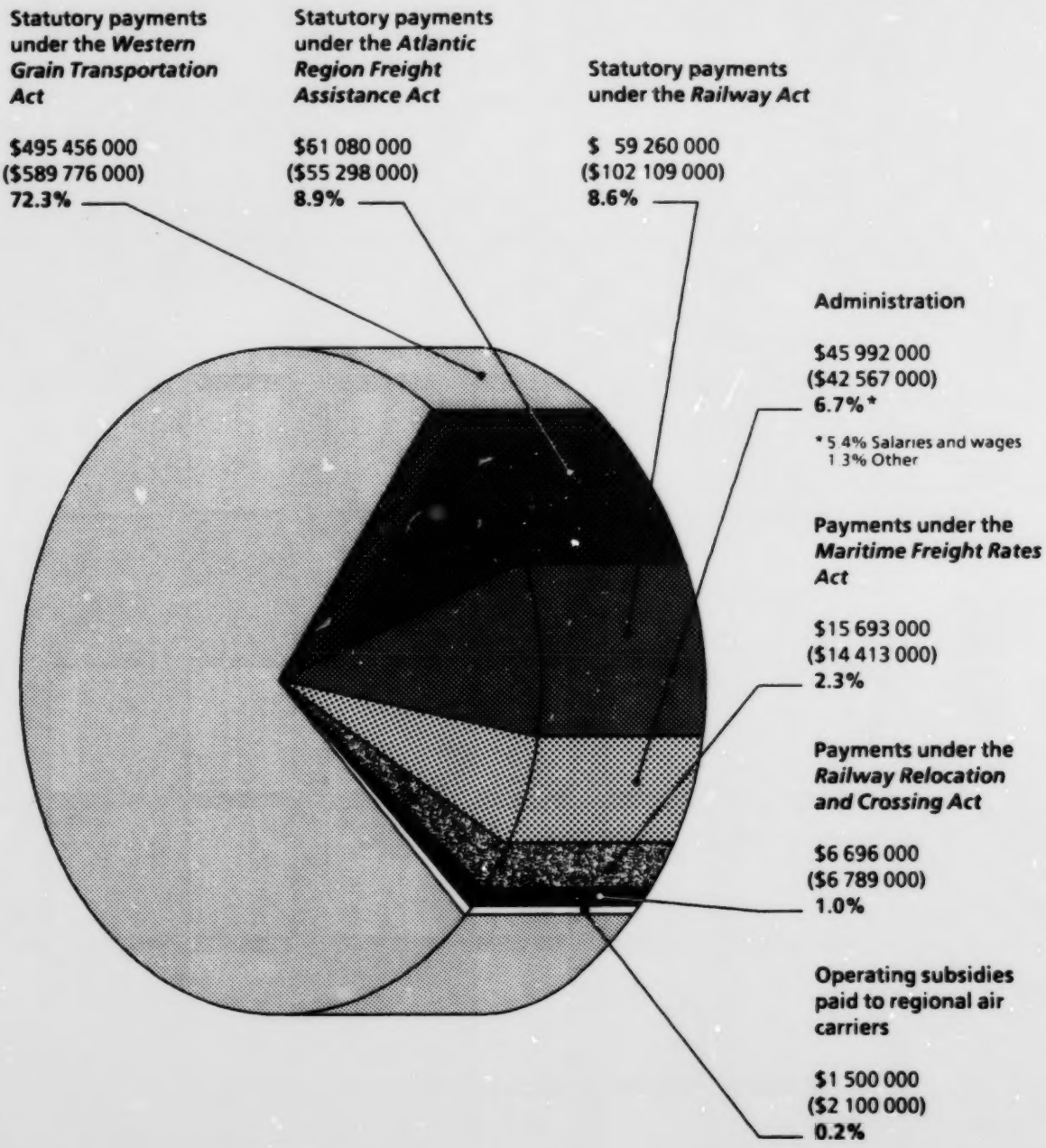
Duties and Powers

Established 1969 and acts on behalf of the Commission in respect of the work of intergovernmental, national or international organizations dealing with any form of transport under jurisdiction of Parliament.

Canadian Transport Commission



Estimated Budgetary Expenditures for Calendar Year 1985



Note: Figures for 1984 are in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparison of Subsidy and Contribution Payments

	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the *Railway Act*	59 260	102 109	(42 849)
Statutory Payments Under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*	61 080	55 298	5 782
Statutory Payments Under the *Western Grain Transportation Act*	495 456	589 776	(94 320)
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	1 500	2 100	(600)
Payments Under the *Maritime Freight Rates Act*	15 693	14 413	1 280
Payments Under the *Railway Relocation and Crossing Act*	6 502	6 789	(287)
Contributions to Operation Lifesaver	194	–	194
Total	**639 685**	**770 485**	**(130 800)**

Comparisons of Resource Utilization

Comparative Statement of Operating Expenditures by Activity

Activity	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	8 697	7 967	730
Rail Transport	17 864	16 254	1 610
Motor Vehicle Transport	2 420	2 306	114
Other Transport	2 115	1 820	295
Research and Analysis	6 275	5 857	418
Administration	8 621	8 363	258
Total	**45 992**	**42 567**	**3 425**

Comparative Statement of Operating Expenditures by Organizational Unit

Organizational Unit	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	7 549	6 887	662
International Transport Policy Committee	129	122	7
Motor Vehicle Transport Committee	196	155	41
Railway Transport Committee	15 187	13 537	1 650
Water Transport Committee	1 665	1 411	254
Western Division	1 133	1 387	(254)
Research Branch	4 078	3 897	181
Traffic and Tariffs Branch	3 833	3 576	257
Administration and Support Services	12 222	11 595	627
Total	**45 992**	**42 567**	**3 425**

Comparative Person-Year Utilization by Activity

Activity	1985	1984	Increase (Decrease)
Air Transport	161.9	150.1	11.8
Rail Transport	296.3	284.3	12.0
Motor Vehicle Transport	61.4	64.2	(2.8)
Other Transport	36.1	36.5	(0.4)
Research and Analysis	102.0	104.6	(2.6)
Administration	186.9	188.1	(1.2)
Total	**844.6**	**827.8**	**16.8**

Comparative Person-Year Utilization by Organizational Unit

Organizational Unit	1985	1984	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	145.7	134.3	11.4
International Transport Policy Committee	1.7	1.3	0.4
Motor Vehicle Transport Committee	2.4	3.0	(0.6)
Railway Transport Committee	253.7	242.5	11.2
Water Transport Committee	29.5	30.5	(1.0)
Western Division	20.3	19.3	1.0
Research Branch	67.0	66.8	0.2
Traffic and Tariffs Branch	91.3	96.6	(5.3)
Administration and Support Services	233.0	233.5	(0.5)
Total	**844.6**	**827.8**	**16.8**

Comparative Statement of Personnel Costs by Activity

Activity	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	6 544	5 946	598
Rail Transport	14 499	13 063	1 436
Motor Vehicle Transport	2 208	2 126	82
Other Transport	1 694	1 497	197
Research and Analysis	4 957	4 561	396
Administration	6 892	6 555	337
Total	**36 794**	**33 748**	**3 046**

Comparative Statement of Personnel Costs by Organizational Unit

Organizational Unit	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	5 677	5 146	531
International Transport Policy Committee	134	55	79
Motor Vehicle Transport Committee	136	131	5
Railway Transport Committee	12 559	11 054	1 505
Water Transport Committee	1 310	1 229	81
Western Division	699	1 002	(303)
Research Branch	3 277	2 996	281
Traffic and Tariffs Branch	3 392	3 253	139
Administration and Support Services	9 610	8 882	728
Total	**36 794**	**33 748**	**3 046**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Activity

Activity	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	2 153	2 021	132
Rail Transport	3 365	3 191	174
Motor Vehicle Transport	212	180	32
Other Transport	421	323	98
Research and Analysis	1 318	1 296	22
Administration	1 729	1 808	(79)
Total	**9 198**	**8 819**	**379**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Organizational Unit

Organizational Unit	1985 ($000s)	1984 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	1 872	1 741	131
International Transport Policy Committee	1	67	(66)
Motor Vehicle Transport Committee	60	24	36
Railway Transport Committee	2 628	2 483	145
Water Transport Committee	349	182	167
Western Division	434	385	49
Research Branch	801	901	(100)
Traffic and Tariffs Branch	441	323	118
Administration and Support Services	2 612	2 713	(101)
Total	**9 198**	**8 819**	**379**

WESTERN DIVISION

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R.Wolfe

THE WESTERN DIVISION was established in May 1979, following a decision by both Cabinet and the Commission to create a higher profile in the West.

The Western Division, located in Saskatoon, has had the effect of facilitating direct communication between the Commission and those individuals, communities, air carriers, industries and other interested organizations and groups regarding information, or submitting applications or complaints to the Commission.

Two commissioners, who are members of all modal committees, are assigned to the Western Division. They are assisted by professionals and support staff operating out of the Commission's Western headquarters.

During 1985, the Western Division conducted public hearings as follows:

Public hearings were held at three locations in Western Canada during March 1985, to consider an application by CN Cargill Grain and Northern Sales for authority to publish lower rates pursuant to section 45 of the *Western Grain Transportation Act*. The application was withdrawn during the course of the hearing on March 15, 1985.

The Minister of Transport appointed Commissioner J.M. McDonough, under subsection 81(2) of the *National Transportation Act*, to hold a public hearing to provide interested parties an opportunity to express their concerns and opinions on the possible locations for a connection between the CP Rail Colonsay Subdivision and the CN Watrous Subdivision. A report was filed with the Minister on Nov. 20, 1985.

Public hearings were held to consider Canadian National Railway Company's (CN) application to discontinue the Edmonton–Waterways, Alta. mixed-train service. A decision is pending.

Public hearings were held to consider CN's application to remove agents and station buildings at a number of points in Alberta and Saskatchewan. A decision is pending.

During the year, the Western Division issued a total of 228 decisions and 310 orders related to new and amended air licences and change of control, transfer of commercial air services, rail grade crossings, automatic crossing protection, abandonment of trackage, construction of new trackage, open for carriage, and rate and tariff matters.

Railway Branch Line Applications 1980 - 1985

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	28	19	47
Total Applications (miles)	876	527	1 403
Operations Ordered Abandoned (miles)	644	448	1 092
Operations Ordered Retained (miles)	90	37	127
Applications Pending (miles)	–	9	9
Mileage Placed in Basic Rail Network (miles)	142	33	175
Total Basic Network	**15 976.13 miles**		

Railway Branch Line Inquiry

On Dec. 20, 1984, the Governor in Council asked the Western Division of the Commission to consult, on a wide and informal basis, with industry and the public, on the options and alternatives to railway branch lines in Canada. The objective was to find better ways to improve

railway transportation for the purposes of providing the most effective, efficient and reliable transportation system at minimum cost. The Commission was asked as well to review the current standards for the Prairie Branch Line Rehabilitation Program. The Commission was required to submit a report to the Governor in Council, through the Minister of Transport, by June 30, 1985. On Dec. 21, 1984, the Minister announced that Commissioner J.M. McDonough, Senior Commissioner, Western Division would head the inquiry.

Following receipt of more than 80 submissions and 40 meetings with major interested parties from coast to coast and in the United States, a report *Report of the Inquiry into Railway Branch Lines* was issued on June 28, 1985.

The report highlighted a dramatic increase in the subsidization of branch lines by the federal treasury over the period 1971-1982 ($37.1 million to $322 million). On the 9 929 miles of branch line track subsidized in 1982, this amounted to $32 460 per mile and an average of $1 000 per car.

It was found that the Branch Line Subsidy Program had fostered the retention of uneconomic and inefficient transportation services at a substantial cost to the public treasury and had not given consideration to competitive methods of transport.

The inquiry recommended that branch line users should be made aware of the costs of branch line operations annually and that trucking companies, short-line railways and elevator companies should be granted the right to apply for the diversion of subsidies. The inquiry recommended demonstration projects to measure the economic feasibility of such innovative transport methods as short-line railways and off-line elevators.

The inquiry recommended a complete review of Railway Costing Order No. R-6313 and railway subsidy claim procedures. The inquiry found that branch line subsidies have been paid based upon a costing system which is not site-specific. Costs have been founded on a costing methodology which is based on railway system costs modified and allocated to the branch line, together with specific costs incurred.

In addition, the report made specific recommendations on the Prairie Branch Line Rehabilitation Program, and recommended the grain originating on CP Rail lines in Prairie Canada have access to the ports of Churchill, Man. and Prince Rupert, B.C. on the existing *Western Grain Transportation Act* rate scale using the shortest possible two-line mileages.

Information concerning branch line hearings and decisions, and orders and decisions for the removal of other trackage is provided in Appendices A – I and A – II.

Passenger-Train Service

A prototype of the rail bus proposed for passenger service in Northern Manitoba was demonstrated in Winnipeg on May 31, 1985. After completing tests on the Greater Winnipeg Water District Railway, the prototype unit was moved to Thompson, Man. for further testing on Inco and CN trackage. The Commission's role consists of consultation on technical matters, railway rules, and operating procedures, etc.

A public hearing was held concerning CN's application for the discontinuance of passenger-train service between Edmonton and Waterways, Alta., and the existing facilities and accommodations for traffic provided. A decision is pending.

Station and Agency Closures

In January 1985, there were two applications outstanding for agent and station removal involving 21 stations. As a result of public hearings held during June 1984, a decision was issued January 16, 1985 with respect to the Northern Manitoba Carload Centre.

Public hearings were held during November 1985, concerning an application by CN to remove agents and station buildings at Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermillion, Camrose, Lloydminster, Grand Centre, Hinton, Alta., and Biggar and Unity, Sask., and replace the buildings with passenger shelters at Wainwright, Hinton, Edson, Biggar and Unity. A decision is pending.

Vancouver Port Study

Meetings were held in Vancouver in June 1985, by the sponsors of the study, attended by various shippers and carriers to review Phase I of the report and recommendations. Sponsors of the study were the CTC, Transport Canada, and the provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba. Significant progress has been made in resolving several of the

potential bottlenecks identified in this report during this past year and access by rail continues to be good. The situation will be monitored for another year, and it is expected a review of the Phase I report in its entirety will be made in 1987.

Joint Track Usage Study

This study was undertaken in 1983 under the joint sponsorship of the CTC, Transport Canada, CP Rail, CN and the provinces of British Columbia, Alberta and Saskatchewan. Its purpose was to find ways to move greater volumes of traffic over both railways between Kamloops and Matsqui, B.C. The final draft report is in the hands of the sponsors for consideration.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the CTC assigns the responsibility for financial auditing and engineering control of the Branch Line Rehabilitation Program to the Commission's Western Division.

This federal government program, designed to restore or upgrade approximately 5 900 miles of grain-dependent railway branch lines in the basic rail network in Western Canada, continued during 1985. The standard to which rail lines are generally being rehabilitated will permit the movement of carloads weighing up to 220 000 lb. at speeds of 30 mph on a year-round basis. Expenditures to March 31, 1985 totalled approximately $597 million.

During 1985, financial audits continued on work completed under previous rehabilitation agreements. Engineering inspections were conducted on the current work and preliminary inspections for the 1986/87 year have been completed. It is expected that a further 1 530 miles of branch lines will have received work by March 31, 1986 at a cost of approximately $100 million.

Rail Relocation Projects

In 1984, an application under Part I of the *Railway Relocation and Crossing Act* was filed by the City of Regina covering its Phase I rail relocation proposal. In 1985, the city filed an application for Phase II.

The technical committee, under the chairmanship of the Director of Engineering, Western Division, carried on into 1985, with a final report being issued in August, which identified resolved and unresolved issues.

In February, there was a preliminary motion by CN and CP Rail to strike the Phase I application. A CTC decision was made dismissing the motion. Emanating from this decision, applications were made to the Federal Court to quash the decision of the Commission and stop further proceedings. The Federal Court dismissed these applications, with costs, on Nov. 22, 1985. CN and CP Rail have filed an appeal.

It is expected that a public hearing will be convened in 1986.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1985, construction on the Rogers Pass, B.C. tunnel project, designed to reduce CP Rail's westward grade and increase main line track to the Pacific Coast, was maintained on a major scale.

This grade improvement project, originally estimated to cost $650 million, calls for the construction of 21 miles of main track. Also included are two tunnels of nine miles and one mile in length respectively, and 11 bridges.

The Western Division heads a working group established to ensure that conditions set out in the Commission's decision are met by the railway company. Because many of these conditions deal with environmental considerations to minimize damage within Glacier National Park, an environmental-oriented monitoring organization representing Parks Canada, CP Rail and the Commission has been implemented to review and approve all work before it proceeds. Members of the Commission's working group are represented in this monitoring organization.

Maintenance Monitoring Program

With the passage of the *Western Grain Transportation Act* in November 1983, certain responsibilities were assigned to the CTC. One such responsibility is that of monitoring the maintenance work carried out annually by the railways on grain-dependent branch lines. This monitoring program, under the direction of the Western Division, was carried out for the 1985 maintenance programs.

Traffic and Tariff Matters

During 1985, Western Division traffic personnel were involved in the investigation of several specific rate complaints, in assisting Ottawa personnel in *Western Grain Transportation Act* auditing, in carrying out a detailed study and analysis of interline grain rates related to the Branch Line Inquiry Report, and supplying freight rate and tariff information, as required, to various levels of government, farm organizations, producers, etc.

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

J.F. Walter [1] / J.A.D. Magee [2], Chairman
J.-L. Bourret [3]
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C. [4]
Mike Landers
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R.Wolfe

[1] Appointed Chairman of RTC, December 17, 1984, effective January 11, 1985.
[2] Term expired January 10, 1985
[3] Appointed September 9, 1985
[4] Appointed March 18, 1985

THE RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE (RTC) regulates rail transportation under the jurisdiction of the federal government. The *National Transportation Act* (NTA), the *Railway Act*, the *Railway Relocation and Crossing Act*, and the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) provide the main statutory authorities for RTC regulation.

Regulatory Activities

The regulatory activities of the RTC cover both technical and economic aspects of railway operations.

Rail safety is the major regulatory activity in the technical area. There are six broad categories of activity: accident investigation; equipment and infrastructure monitoring; operations monitoring; regulation and compliance in the movement of dangerous goods by rail; the railway/highway interface; and the development of standards. Almost two-thirds of the RTC staff resources were used in support of safety regulations in 1985.

The responsibility for ensuring an adequate quality of service to users is the second major activity in the technical area. Regulatory activities include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations, and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers, railway labour organizations, and public interest groups. Regulation of quality of service is, however, a declining activity in relative importance and now uses little more than five percent of RTC staff resources.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the auditing of the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction; analysis and development of railway costing methodologies; the determination of subsidy payments under the *Western Grain Transportation Act*, which totalled $496 million in 1985, and under the *Railway Act*, which amounted to $59 million in 1985; and the auditing of the operating railways' charges to VIA Rail Canada Inc., amounting to some $400 million per annum for invoice settlement. This activity absorbed almost one-third of RTC resources in 1985.

Railways under federal jurisdiction are required to file tariffs with the RTC. This is administered by the Commission's Traffic and Tariffs Branch, together with all other matters related to rates and traffic, and is covered elsewhere in this report.

Like other committees, the RTC is directed by a chairman and commissioner members. The committee holds weekly meetings to deal with ongoing regulatory matters and public hearings into major transport issues. In total, the committee held 22 public hearings during 89 sitting days in 1985, and issued 29 decisions and 1 238 orders. These figures include rail hearings handled by the Western Division on behalf of the RTC. The RTC's decisions resulting from public hearings are listed in Appendix B – I.

Administratively, headquarters' staff are organized into three branches. Technical regulation is carried out by the Operations and Engineering Branches. The Rail Economic Analysis Branch is responsible for the accounting, costing and subsidy activities.

The committee has six regional offices: Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver. These regional offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service, which are described under the headquarters' branches below. The crucial role of the regional offices in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six regions.

ENGINEERING BRANCH

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Equipment and Infrastructure Monitoring;
- Standards and Regulations; and
- Railway/Highway Interface.

Equipment and Infrastructure Monitoring

Equipment

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railway. In 1985, 5 182 motive power units were inspected by regional personnel during 1 135 inspection visits and 40 887 cars were inspected on 1 390 different visits.

The RTC also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers and air reservoirs, to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance is carried out. During 1985, 585 train heating boilers, 375 stationary boilers, and 1 008 air reservoirs were inspected at various locations in Canada.

Infrastructure

- Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three-to-five year basis, to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

(a) A scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1985, 5 150 miles were inspected; and

(b) Inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the RTC's attention either by complaints or as a result of derailments. Special inspections of right-of-way were carried out at 58 locations. During 1985, 25 applications for fencing exemptions were received.

Structures

This program entails the review and approval of applications, pursuant to sections 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1985, 116 such applications were received and 112 orders issued.

- New Capital Expenditures

This program reviews and approves work proposed by the railways on subsidized branch lines. The dollar value of work proposed for the 1985 construction season was $181 000 for CP Rail and $2 086 817 for CN.

- Right-of-Way Fire Prevention

In 1985, 285 provincial forestry officers were authorized to act on behalf of the RTC to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

- Restricted Clearances

This program entails the review of applications for approval to construct trackage or structures that do not meet the minium clearance requirements. During 1985, 21 such applications were processed.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations, engineering, and rolling stock. Technological, organizational, and administrative changes in the railway industry are examined and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the RTC;
- Investigations conducted under section 226 of the *Railway Act*;

- Analysis of data arising from RTC programs described elsewhere in this report;
- Representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association, and from the public at large; and
- Representations from federal, provincial, and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

The Railway Safety Advisory Committee (RSAC), established by the RTC in 1972, is comprised of representatives of railway management, railway labour and RTC staff, and an RTC commissioner acts as chairman. Three meetings of the full committee were held in 1985 and, in addition, all new and revised regulations are reviewed in depth by technical committees operating under the aegis of RSAC.

Regulations

The Commission issued an amendment to the Railway Hygiene Regulations, CRC c. 1168 (O-3), an amendment to the Railway Vision and Hearing Examination Regulations, CRC c. 1173 (O-9), an amendment to the Railway-Highway Crossing at Grade Regulations, CRC c. 1184 (E-4), an amendment to the Railway Radio Regulations, and two amendments to Regulations No. O-8, Uniform Code of Operating Rules, CRC c. 1175 concerning the use of reflectorized materials on yard limit signs. In addition, work was carried out on occupational safety and health, which is described later in this report.

Order-in-Council P.C. 1985-3489 dated Nov. 28, 1985 authorized the transfer of regulatory authority under sections 317 and 318 of the *Railway Act* from the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission to the Canadian Transport Commission with respect to wire crossings over or under railways.

With respect to the regulations concerning the installation and testing of protective devices at highway crossings at grade, CRC c. 1183 (E-6), orders issued to all railways authorized the use of a new pictogram crossing signboard for installations taking place after April 9, 1985.

The following amendments to existing regulations were approved by the RTC during 1985 and are currently with the Privy Council Office:

- Amendment to Regulations No. O-8, Uniform Code of Operating Rules, CRC c. 1175, respecting handling of main track switches;
- Amendment to the Railway Motive Power Equipment Regulations, CRC c. 1169 (O-21); and
- Amendment to Scheduled "A" Directives respecting equipment rental rates.

The RTC approved modified versions of the following regulations and/or amendments to existing regulations that had been previously approved and referred to the Privy Council Office:

- Amendment to Regulations No O-8, Uniform Code of Operating Rules, CRC c. 1175 respecting Form Y Train Order, Examples 3 and 4 and Engine Whistle Signals;
- Regulations re: Railway Qualification Standards of Locomotive Engineers, Transfer Hostlers, Conductors and Foremen; and
- Amendment to Railway Motive Power Equipment Regulations, CRC c. 1169 (O-21).

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The branch authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automatic warning systems, and of other improvements for the protection, safety, and convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations. Federal funding had been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards.

RTC staff investigate the sites of all railway/highway crossings accidents where casualties occur and the majority of non-casualty accident sites. A slow order reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where casualty accidents have occurred. Where there are no automatic protective devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action. Where there are automatic protective devices already installed, the RTC staff evaluate these with a view to adding devices where warranted.

Commitments and payments of $6 million were made in 1985 under section 20 of the *Railway Relocation and Crossing Act* from the 1985

budget for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems, 474 projects were completed. Grade separations are funded by Transport Canada and not through the CTC.

The RTC continued its participation in Operation Lifesaver, a safety campaign aimed at increasing public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. RTC headquarters' and regional offices' staff participate in the program in an advisory capacity. Provincial programs have been initiated in eight provinces. In 1985, the RTC funded a national billboard campaign to highlight the dangers of crossing accidents. This was undertaken by Operation Lifesaver, with RTC technical and public relations assistance.

The RTC has established a Working Group on Railway Crossing Accidents to examine the overall problem of railway crossing accidents and initiate measures that could be taken to reduce such accidents. There were four meetings of the working group in 1985. Membership in this group now includes railways, railway labour, police, Operation Lifesaver, the Federation of Canadian Municipalities, Transport Canada and the Roads and Transportation Association of Canada.

Grade Separation

Federal funding assistance was provided under the Special Recovery Capital Projects Program for the contruction of five grade separations. In addition, orders were issued for another six grade separations with funding assistance from Transport Canada. Another 37 orders for the construction or reconstruction of grade separations were issued by the RTC during 1985.

Rail Line Relocation

In Regina, Sask., discussions on rail line relocation commenced in 1982 and a formal application was submitted by the City of Regina in March 1984. Funding has been approved by Transport Canada. A technical committee, having representation from the city, the provincial government, the railway companies and the Commission, has concluded its examination of the issues. A public hearing is expected to commence in the spring of 1986.

Railway Traffic Control Signal Systems

In 1985, 56 project applications relating to train control signal systems were investigated, completed, and approved. In addition, 216 projects of a miscellaneous signal nature were either applied for or investigated, completed, and approved.

Railway/Highway Protective Devices

During the past year, protective devices at railway/highway crossings were upgraded by improving the light units to provide a higher light output; increasing the flashing rate of light units to provide a more conspicuous and effective warning; and exchanging painted gate barriers for the red/white reflectorized type. The installation of new improved red and white pictogram crossing signboards took place in British Columbia and Alberta. Plans call for the progressive installation of these signs eastward until all the old signs in Canada have been replaced.

Studies were carried out on accident rates at particular railway/highway crossings and remedial action to be taken, and on capital and annual maintenance costs of railway/highway protective devices towards the simplification of a method of payment and reduced costs to roadway authorities.

Additionally, guidelines were issued on flood lighting at public railway/highway crossings. Branch officers are active on committees that are carrying out research on protective devices and on the use of active warning signs on the approaches to railway/highway crossings.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 281.

OPERATIONS BRANCH

This branch is responsible for four areas of technical regulation:

- Accident Investigation;
- Dangerous Goods;
- Operations Monitoring; and
- Quality of Service.

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports to the Canadian Transport Commission on all accidents. The reporting occurs

on an immediate basis except for those involving only minor monetary damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases, and other incidents resulting from railway operations.

During 1985, the branch was advised of some 4 500 accidents/incidents. Although many of these were of a minor nature, some 1 000 cases were referred to the regional offices for investigation or auditing. These cases included 584 crossing accidents, 285 derailments, and 99 collisions. (See Appendix B – V.)

Section 226 Accident Investigation

This type of accident investigation is carried out by RTC staff members given powers of independent investigation under section 226 of the *Railway Act*. A total of six investigations were authorized in 1985 (see below). The report on the C&O derailment was published on May 9, 1985 and the report of the Penhold crossing accident was in the public domain on Dec. 30, 1985. The Lashburn report has been approved by the RTC and is in the process of release. The remaining reports will follow.

Feb. 11	Derailment on C&O No.2 Subdivision at Sarnia, Ont.;
Feb. 24	Derailment at mile 103.8 CP Rail Chalk River Subdivision at Petawawa, Ont.;
April 27	Derailment at mile 64.3 CN Blackfoot Subdivision at Lashburn, Sask.;
July 24	Collision between a VIA Rail passenger train and a transport truck at public crossing mile 82.19 CP Rail Red Deer Subdivision at Penhold, Alta.;
Aug. 10	Collision between a three locomotive consist and a yard movement in CN's Symington Yard at Winnipeg, Man.; and
Dec. 31	Derailment at mile 31.5 CP Rail Belleville Subdivision, near Bolingbroke, Ont.

Dangerous Goods

In accordance with the requirements of the *Railway Act*, the *National Transportation Act*, and the *Transportation of Dangerous Goods Act*, the Railway Transport Committee regulates the transportation of dangerous goods by rail and, through the *Safe Containers Convention Act*, inspects containers.

The study and recommendations of the movement of dangerous goods in both Vancouver and Toronto continued to be acted upon in 1985. Hearings were held in Vancouver and Victoria in March 1985. As a result, a CTC decision was issued in September 1985, on a preferred plan for the removal of dangerous goods from the Vancouver harbour front. Comments on the plan and the implementation date are being considered by the committee. Details on modifications to the plan, including the new implementation date, will be issued in 1986.

A CTC decision on the Burton-Post Report entitled *The Transport of Dangerous Commodities by Rail in the Toronto Census Metropolitan Area: A Preliminary Assessment of Risk* was issued on May 15, 1985. It rejected the recommendation to divert the movement of dangerous goods from CP Rail's Galt and North Toronto subdivisions to CN Rail's York Subdivision. However, the decision solicited applications for the relocation of railway lines as well as submissions on improvements not addressed by the report.

Dangerous goods programs contain 29 activities, which are divided into the two areas of regulation and compliance.

Dangerous Goods Regulation

This program activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous goods by rail, and liaison and co-ordination with government departments, municipalities, industry, and emergency response groups.

Presentations to, and liaison with, emergency response groups increased in 1985, including the Emergency Measures Organization. An audio-visual presentation is currently being prepared which gives an overview of the work of the Dangerous Goods Division, and is intended for use at emergency response presentations and seminars given by both headquarters' and regional staff.

The RTC, as a member of the Chemical Manufacturer's Association (Chemtrec) Ad Hoc Working Group on Standard Phraseology, played an integral part in putting together a book entitled *Recommended Terms for Personal Protective Equipment*, which will be published in 1986 and made available to all emergency response personnel in Canada.

During 1985, two major amendments were issued to the CTC Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail. A set of amendments was issued effective July 1, 1985, to avoid conflict between the CTC regulations and the newly introduced Transportation of Dangerous Goods Regulations. On Oct. 15, 1985, amendments were made to include criteria of emission (within the dome housing of liquefied petroleum gas tank cars) above which limit such cars are considered to be leaking.

Under the Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, an intensive container inspection program was implemented, in co-operation with Revenue Canada, Customs and Excise, and port authorities involved in containerized shipments of dangerous goods, to establish the degree of safety of dangerous goods within the rail transportation mode. Several hundred intermodal containers were inspected at Halifax and Saint John.

As part of the RTC's responsibility to fulfill the recommendations of the MacMillan Yard Inquiry, a new group of technical advisors was set up, the Immediate Response to Railway Accidents Technical Experts (IRRATE), to identify and remedy the causes of railway accidents and to advise the RTC on technical problems, and recommend remedial measures. A pilot project for increased dangerous goods monitoring was also introduced in the Ontario region.

CTC Headquarter and Regional Dangerous Commodities Officers were trained and subsequently appointed as Dangerous Goods Inspectors under Transport Canada's new *Dangerous Goods Act* and Regulations which came into effect on July 1, 1985.

Under section 71.6(a) of the Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, there were 452 special permits issued, 265 revised, 11 denied, and 6 revoked. Special permits are issued for transfer of products, single-trip movements, new blocking and bracing techniques, and dangerous goods packaging.

During 1985, headquarter and regional dangerous goods officers attended 108 accidents and incidents involving dangerous goods and filed 1 571 accident and incident reports.

Dangerous Goods Compliance

This program activity includes monitoring the effectiveness of carrier compliance with train marshalling, documentation, placarding, and blocking and bracing of carload and less than carload (LCL) shipments; inspection of dangerous goods rolling stock including tank cars, containers, trailers, and portable tanks; inspection of shipper and consignee loading and off loading facilities; inspection of bulk storage facilities, hydrostatic retest, drum reconditioning, and cylinder facilities; instructions to carriers, shippers, manufacturers, and other agencies; and approval and inspection of explosives handling sites.

During 1985, headquarter dangerous goods staff answered 1 841 written inquiries and 6 956 verbal inquiries for information and/or assistance. Headquarters' and regional personnel carried out car, terminal, yard, and shipper inspections.

Twelve safety audits were undertaken for the approval of both compressed gas cylinder manufacturers and independent inspection agencies. In connection with these audits, approximately 30 orders were issued. Five new impact test facilities were audited and approved.

Dangerous goods staff inspected 649 bulk storage facilities. Thirty-six hydrostatic retesting facilities and nine drum reconditioning plants were approved. Under Regulation CTC 1978-11 Rail, two explosive handling sites were approved and one was pending at the end of 1985.

Under the mandate of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, RTC headquarter and regional dangerous goods staff are involved in a number of new areas of activity, such as inspections of shippers and consignees, and of loading and off loading facilities which are not located on the railway right-of-way but are served by rail.

Quality of Service

Agency Centralization

There were two CN agency centralization applications before the RTC for consideration at the beginning of 1985. During the year, CN

submitted two new applications pertaining to its Garneau and Taschereau Yard Servocentre operations in Quebec. Two decisions were issued, one as a result of a public hearing and one by means of a file hearing. Of the remaining two applications, one was subject to the public hearing process and one is under review.

CP Rail did not submit any agency centralization applications during 1985.

An application was received from VIA Rail for authority to eliminate 13 passenger-train stops between Gaspé and Mont-Joli as part of its plan to rationalize passenger-train services in the Matapédia and Gaspé regions of Quebec. Concurrently with this filing, CN applied to remove the station buildings or shelters at these stops. Following public hearings in the Gaspé region, the committee issued an order authorizing the elimination of 11 VIA Rail passenger-train stops and the removal of the station buildings or shelters by CN at each of these locations.

Branch Line Abandonment

This program is to ensure that branch line abandonment and removal of trackage is in the public interest, and that the rationalization of the branch line network produces a more effective rail system. The Prairie Branch Line Abandonment Program is administered by the Commission's Western Division and is covered elsewhere in this report.

Orders and decisions issued in 1985 on non-prairie branch lines and non-prairie abandonment applications on hand as of Dec. 31, 1985 are listed in detail in this report. (See Appendices B – II and B – III.)

A total of 11 applications, pursuant to section 106 of the *Railway Act* for removal of trackage were received in 1985. Three of these applications were referred to the Western Division for processing. There was one application carried over from 1984. Orders authorizing the removal of trackage were issued in respect of five of the remaining nine applications. As of Dec. 31, 1985 there are four outstanding applications under section 106.

Passenger Services

The purpose of this monitoring program is to evaluate and report on the condition of stations and passenger equipment; the reliability, efficiency and standard of service; and the availability and accessibility of all the passenger-train services.

Inspection of trains includes such items as on-time performance, food and beverage services, cleanliness, and adherence to safety requirements. Station inspections include the general condition of the structure and platforms, cleanliness and accessibility to facilities and services. In conjunction with the monitoring reports, complaints received from the general public are considered as important indicators to quality of service.

During 1985, RTC inspectors monitored 1 081 passenger trains and 509 of these trains were found to be satisfactory and without any deficiencies. Of the remaining 572 trains, a total of 357 deficiencies were due to lateness and the other 215 deficiencies were due to a variety of on-train service-related problems. VIA Rail stations and shelters were inspected on 677 occasions and 151 deficiencies reported. The deficiencies were brought to the attention of the appropriate railway officials for corrective action.

A total of 24 complaints were received from the public of which seven concerned specific incidents, two involved disabled travellers and 13 expressed dissatisfaction with the service provided by VIA Rail.

As a result of the Minister's policy on "Rail Transport for Disabled Persons", the RTC has completed the development of rail transport accessibility standards and is awaiting final approval. Implementation is expected in 1986. These standards ensure accessibility for disabled persons at new or remodelled stations.

At the request of the Minister of Transport and a subsequent application by VIA Rail, the committee issued Order No. R-38000 on April 29, 1985 restoring or restructuring a number of passenger-train services across Canada. Those services were:

- Restoration of the "Atlantic" between Montréal and Halifax via Sherbrooke;
- Consolidation of the Montréal – Gaspé passenger service with the "Ocean" between Montréal and Matapédia;
- Reinstatement of the Western Transcontinental "Canadian" between Montréal, Ottawa and Sudbury thereby increasing service frequency between Ottawa and Sudbury;

- Increasing the frequency of local service between Sudbury and White River; and
- Restoration of through passenger-train service at Winnipeg, Edmonton and Vancouver.

Public hearings were held at Edmonton, Red Deer and Calgary on June 25, 26 and 28, 1985 and a decision was issued July 25, 1985 by Order No. R-38365 to discontinue service between Calgary and Edmonton effective Nov. 1, 1985. At the request of the Minister, Order-in-Council P.C. 1985-2507 dated Aug. 7, 1985 was issued advancing the discontinuance date of the service from Nov. 1 to Sept. 6, 1985.

Public hearings were held at Schefferville, Sept-Îles and Labrador City on Aug. 19, 20 and 22, 1985 in respect of the passenger-train service operated by the Quebec North Shore and Labrador Railway (QNS&L) between Schefferville and Sept-Îles and between Ross Bay Junction and Wabush/Labrador City. Decision and Order No. R-38519 was issued Sept. 25, 1985 ordering the service continued.

Decision and Order No. R-37775 was issued Feb. 22, 1985 discontinuing the operation of the mixed passenger-train service between Sioux Lookout and Thunder Bay North, effective Nov. 30, 1985.

The status of each of the passenger services under the jurisdiction of the committee is detailed in this report. (See Appendix B – IV.)

Operations Monitoring

The RTC is responsible for monitoring train and yard operations to ensure that they conform with safety requirements.

In April 1984, CN and CP Rail applied to the Commission for amendments to CTC Regulations No. O-8, Uniform Code of Operating Rules so that they could operate cabooseless freight trains. The RTC decided this matter should be subject to open debate through the medium of a public hearing so that all interested parties could voice their concerns.

Public hearings were held in locations across Canada and concluded in early 1985. A cabooseless train test plan was scrutinized by interested parties as was the issue of safety of testing without a caboose. Following the hearings, the committee rendered its decision of Sept. 16, 1985 entitled "Decision in the matter of applications filed by Canadian Pacific Limited and the Canadian National Railway Company pertaining to the operation and testing of cabooseless trains". Pages 41-47 of the RTC decision outlined test programs in respect of (a) End-of-Train and Associated Devices, and (b) Rear Train Crew Functions, which resulted in the development of a further test plan requiring a new series of static and running tests.

The test programs commenced Nov. 10, 1985 and data are currently being collected and analyzed utilizing considerable staff resources. Following analyses of the data, and further public hearings, the committee will make a final disposition of the railway applications.

The monitoring of trains carrying special dangerous commodities at "gateway inspection" points to ensure compliance with the regulations continued in 1985. During the year, 1 212 trains were monitored of which 444 were handling special dangerous commodities. Violations were recorded on only one occasion.

The committee received 9 applications for implementation of the Manual Block System method of train control from CN covering 23 subdivisions and 7 applications from CP Rail for implementation on 58 subdivisions.

The applications for all 23 CN subdivisions were investigated and approved while 6 of the applications from CP Rail were investigated and approval was given for implementation on 55 subdivisions. The remaining CP Rail application covering three subdivisions will be investigated early in 1986.

The RTC also carries out an ongoing monitoring program of operation practices. Staff travelling on train locomotives and cabooses evaluate the performance of railway personnel. During 1985, staff rode 816 trains and made 154 visits to yards for operations monitoring.

RTC staff continued its heavy work involvement with Labour Canada officials to develop a set of regulations pertaining to the occupational safety and health (OSH) conditions of employees in the operations sector of the rail industry.

Draft Rail OSH Regulations made pursuant to Part IV of the *Canada Labour Code* were distributed to all railway companies under RTC jurisdiction, trade unions and other interested parties with a request that they consider the regulations and provide the RTC with their comments and concerns. In addition, information meetings were held with representatives of the

rail industry in various parts of Canada to discuss in an open forum the specific concerns they may have had in respect of these draft regulations.

As a result of the consultation process, the Rail OSH Regulations were re-drafted where appropriate by the joint RTC/Labour Canada task force and subsequently sent to the Department of Justice for formal review. The proclamation date for the Rail OSH Regulations is June 1986.

Railway companies and trade unions were provided with an opportunity to file their submissions in regard to the recommendations contained in the RTC staff report on the occupational safety and health conditions of diesel cabs in British Columbia. Upon considering the views of the rail industry in respect of this report, the RTC directed the railway companies under its jurisdiction to carry out within a specific time frame certain recommendations contained in the report. Once these recommendations have been implemented, the work environment for those employees carrying out their functions in locomotive cabs across the country will be much improved.

RAIL ECONOMIC ANALYSIS BRANCH

This branch is responsible for railway accounting, costing, and the economics of specific services including subsidy and payment administration. (See Appendices B – VI to B – XIV.)

Payments approved by the Railway Transport Committee in 1985 were as follows:

Payments	Amount ($)
Western Grain Transportation Act [1]	496 019 162
Railway Act	
- 1985 Advance [2]	32 541 772
- 1984[3]	7 566 172
- 1978-1983 [3]	19 152 525
Total	**555 279 631**

[1] In accordance with Regulations Respecting Payments to Railway Companies under the *Western Grain Transportation Act*, P.C. 1984-1184, April 5, 1984 and the Agreement between the Minister of Transport and BC Rail Ltd. and related orders P.C. 1985-3108, Oct. 10, 1985 and P.C. 1985-3740, Dec. 19, 1985.

[2] In accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

[3] Additional payments in accordance with sections 256, 258, 261 and 272 of the *Railway Act*.

Services Analysis Division

This division makes payments in accordance with the *Western Grain Transportation Act* (WGTA); determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provides analytical support at public hearings; does annual investigations of CN and CP Rail charges to VIA Rail; and develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels.

During 1985, the Commission continued its financial support for uneconomic branch lines and eligible passenger services not operated by VIA Rail.

A significant proportion of the division's resources were devoted to the timely processing of CN and CP Rail monthly applications for payment in respect of the WGTA. In December, BC Rail received its first payment in respect of the WGTA.

The division also devoted significant resources to the audit and verification of CN and CP Rail output statistics to be used in the WGTA Costing Review.

As a continuation of the Branch Line Hearing Program initiated in July 1981, 11 public hearings were held during 1985 to consider branch line abandonment applications. Eleven applications were advertised to elicit response as to the requirement for public hearings. Six new applications for branch line abandonment were filed by the railways during 1985. A total of 17 decisions and orders were issued during 1985 in respect of branch line abandonment applications, including two issued by the Western Division.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertakes an annual investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges are analyzed to establish VIA Rail-related costs in accordance with the Commission's Railway Costing Regulations. This division completed the audit of workloads of CN and CP Rail which were combined with the results of audits of the Costing and Accounting Divisions to compute the total charges by the railways to VIA Rail for 1983. The results of the Commission's investigation were reported to the Minister on March 31, 1985 with respect to the determination of CP Rail charges to VIA Rail for the year 1983 and on May 31, 1985

with respect to the determination of CN charges to VIA Rail for the year 1983.

Division staff provided assistance to the Rail Passenger Action Force established by the Minister of Transport and participated in the deliberations that led to the creation of the proposed *National Rail Passenger Transportation Act*. In addition, division staff monitored the transfer of certain maintenance functions from the operating railways to VIA Rail in preparation for conducting the 1985 investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail.

Costing of rail operations was carried out to establish freight rates related to the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council P.C. 1976-894. Costs for rapeseed movements for the year 1986 were verified for both CN and CP Rail for rate-making purposes.

In the Newfoundland Container Rates Investigation, the December 1984 interim order requiring CN to implement a specified cost method in the determination of compensatory rates for container movements was suspended by a Feb. 19, 1985 Privy Council Order pending a full and comprehensive investigation. On June 19, 1985 the Federal Court of Appeal heard and dismissed CN's appeal of the RTC's Oct. 30, 1984 ruling requiring CN to divulge confidential data at an *in camera* hearing. After seven additional days of hearing, the case was concluded at the end of September 1985. The decision was pending at year-end.

Accounting Division

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the audit of railway records, depreciation rate determinations, cost of capital rate determinations, the investigation of railway working capital requirements and the annual verification of the railways' stated investment and the annual analysis of investment plans under the WGTA.

Special activities undertaken in 1985 included the continued identification and resolution of transitional accounting issues, the issuance of interpretation bulletins, and amendments pertaining to the UCA.

The division fulfilled its responsibilities with regard to its ongoing audit program, including a review of the accounting and financial components of the 1983 CN and CP Rail charges to VIA Rail reported in more detail by the Service Analysis Division. A review of railway accounting manuals for the purpose of ensuring conformity with the UCA, and a review of methodologies for railway applications for revised depreciation rates continued.

In addition, the division undertook special projects such as reporting on the railways' stated investment and investment plans, as required under the WGTA, and a review of CN's methodologies in allocating their fixed assets by geographic cost centres.

The division participated in a major inquiry into the cost of capital methodology for use in rail regulatory proceedings. Representatives from the railways, the provinces, and the wheat pools participated. The final argument of each party was heard in Hull during February 1985. The Cost of Capital Methodology Decision was released July 31, 1985 and implementation of the decision started the following month. A major component of implementation is the determination of CN and CP Rail working capital requirements. This determination requires the investigation of the railways' leads and lags in collecting revenue and paying expenses, and calculating the appropriate level of inventory. Work in this area will continue during 1986.

Costing Division

This division develops railway costing methodologies and computerized costing systems. This includes the verification of unit and specific costs for purposes of branch line and passenger subsidy payments; the audit of CN and CP Rail charges to VIA Rail; support for the regulatory hearing program; and the determination of costs for prescribing rail freight rates, including the rates for statutory grain under the WGTA. In addition, the division provides computer services for the whole of the committee's activities.

An important task for the division was the forecasting of railway costs for the movement of western grain for the 1985-86 crop year. These costs were the basis for determining the new rate scale for the movement of statutory grain under the WGTA. This responsibility included the annual determination of those western branch lines to be designated as grain dependent and a recommendation to the Minister of Transport as to the level of the CN adjustment payment.

The division is completing, in consultation with the participants, the first full-scale review of grain transport costs under the WGTA. This includes an assessment of the appropriateness of the level of the contribution to the constant costs of the railways and a review of the appropriateness of the factors included in the CN adjustment. Considerable staff resources have been committed to the numerous activities of this major costing review and the consultative process with the participants and the provinces is ongoing.

The division verified the final freight unit costs of CN and CP Rail for 1984 and finalized 1982 unit costs for Algoma Central Railway. The division completed the audit of unit and specific costs contained in the charges from CN and CP Rail to VIA Rail for the year 1983. This program is reported in more detail by the Services Analysis Division.

During 1985, the division finalized specific costs for branch line subsidy payments to CN for 1982. Specific costs for branch line subsidy payments to CP Rail for 1981 and 1982 have also been finalized.

The division's responsibility for computer services to all branches of the committee produced designs for several new computer systems, including further systems development for railway claims under the WGTA. In addition, computer assistance was provided for the costing review. The microcomputer facilities were expanded to facilitate the processing associated with smaller systems within the committee and to reduce the growth in the costs of providing computer services.

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Paul Langlois, Chairman

M.D. Armstrong	Yves Dubé	R.J. Orange
J.-L. Bourret	J.M. McDonough	Anne-Marie Trahan, Q.C.
D.H. Chapman	Hon. J.C. Munro, P.C.	B.R.Wolfe

THE AIR TRANSPORT COMMITTEE (ATC) was established under the *National Transportation Act* to administer Part II of the *Aeronautics Act* in the course of which it formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Overview

The committee's objective is to promote an effective national air transportation system capable of meeting the air travel needs of Canadians and visitors to Canada at the lowest possible fares and rates. The committee regulates the entry and exit of air carriers for the provision of commercial air services, ensures that air carriers' tariffs are just and reasonable, enforces the economic regulations issued under Part II of the *Aeronautics Act*, develops and promulgates additions and amendments to the Air Carrier Regulations to ensure the effective economic regulation of air transportation, and provides advice to the Minister of Transport on civil aviation matters.

Licensing

Pursuant to the *Aeronautics Act*, the operation of commercial air services requires that air carriers be licensed. Some licence applicants must satisfy the committee that "public convenience and necessity" requires the service while others are subject only to proof of financial and operational fitness. In certain cases, licence exemptions are available for such operations as flying farmers, use of aircraft by an employee for an employer, air shows, demonstration of aircraft, and parachute jumping.

Licences or exemptions for domestic and foreign carriers are obtained by filing applications with the committee, other than for regional, local, and commuter services between Canada and the United States. The application process includes, where appropriate, notice to obtain input from the public and competing air carriers. Public hearings are held in instances where there is evidence of extraordinary public interest or impact on competing carriers, and where the file record is inadequate.

After the committee has considered the application, the material in support, and any opposing or modifying interventions, and the applicant's replies thereto, a decision is issued. If the decision is favourable, the appropriate licence authority is issued subject to the applicant complying with specified requirements of the committee.

Applications from Canadian carriers for local, regional, and commuter services between Canada and the United States are submitted to the Minister of Transport. If the Minister determines that the criteria set out in a recent Exchange of Notes between the two governments are satisfied, the application is referred to the committee for selection of a Canadian air carrier. The committee then gives public notice for the purpose of soliciting competing applications. The most suitable carrier is selected and licensed in accordance with section 16 of the *Aeronautics Act*. (For data on licensing, see Appendices C – I and C – III.)

Tariffs

The prices and conditions for transportation of passengers and goods are governed by tariff publications issued by carriers and filed with the ATC. These tariffs are available to the public from either the carrier or the committee.

Tariffs must be clear and definite. The conditions of carriage and the level of tolls have to be just and reasonable. The committee has the authority to take action if there is unreasonable pricing or unjust discrimination. (For data on tariffs, see Appendix C – IV.)

Enforcement

The ATC must ensure that persons do not operate commercial air services without valid licences or that licensees do not operate contrary to the conditions of their licences or tariffs. Enforcement examiners as well as licensing and tariff staff investigate complaints or suspected contraventions.

Regulatory Analysis

The Air Carrier Regulations are reviewed by the committee on its own motion or as issues are brought to the committee's attention by air carriers or the public. Proposed changes are advertised, interested persons' comments are considered, and, when deemed appropriate, recommendations to add to or amend the Air Carrier Regulations are made to the Commission for registration and promulgation.

Subsidy Administration

The government's Regional Air Carrier Policy authorizes certain subsidies for Quebecair and Eastern Provincial Airways (EPA). The committee administered this subsidy program in 1985 by auditing financial data of carriers and authorizing payments.

There were two other direct operating subsidies approved by the government for payment by Transport Canada. The financial payments related to these subsidies were audited during 1985 by the committee's staff and recommendations made to Transport Canada.

Organization

The committee staff is divided into six branches: Administration, Regulatory Analysis, International Air Transport, Licensing, Tariffs, and Enforcement. The branches report to the committee through the Executive Director of the ATC.

Administration Branch

The Administration Branch is comprised of the Secretariat and the Financial and Administrative Services Section.

The Secretariat prepares decisions, orders, notices of public hearings as well as agenda and minutes of committee meetings.

The Financial and Administrative Services Section co-ordinates estimates and forecasts for budget purposes, oversees the administration of the committee's human and fiscal resources, and co-ordinates administrative action in respect of the management of committee staff.

Regulatory Analysis Branch

The three divisions in this branch provide economic, regulatory, financial, and operational analysis and advice to the committee.

The Economic Analysis Division is the committee's economic advisor, assessing whether applications meet the test of public convenience and necessity and that of public interest, providing support staff at hearings, and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Audit Division monitors air carrier accounting practices and makes recommendations for changes in the committee's policies, and rules and regulations of a financial nature including financial fitness tests applicable to all Canadian air carriers. Staff of the division assess all applications submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers, and amalgamations so as to make recommendations on what financial requirements need to be imposed to ensure that new licensed commercial air carriers and expanding carriers commence authorized operations on a sound financial basis. Division staff conduct special investigations and field audits to determine the financial status of individual air carriers, the validity of subsidy claims, and to provide advice and assistance to the Enforcement Branch on financial matters. In addition, staff of the division provide advice to the ATC on the justness and reasonableness of proposed fare and tariff changes, and on the financial adequacy of carriers and charterers operating domestic and international charters.

The Policy Advisory Division develops and recommends amendments to the economic aspects of the Air Carrier Regulations, and assists the committee in formulating advice to the Minister of Transport on the development of government aviation policies. This division is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Reports are prepared by division staff outlining the operational, traffic and financial characteristics of various segments of the Canadian air transport industry. The division also supervises the computer systems for processing aviation statistics, co-ordinates electronic data processing projects, and provides advice on electronic data processing initiatives.

International Air Transport Branch

This branch ensures that bilateral and multilateral agreements on international air services are appropriate to the needs of Canadians, and maximize to the extent possible the economic benefits that accrue to Canadian air carriers. The branch, also provides advice to the International Transport Policy Committee (ITPC) on policy matters concerning international air transport.

The branch collaborates with other government departments in preparing for and negotiating agreements with foreign governments which lead to the development or modification of international air services; participates in the implementation and administration of air service agreements; consults with foreign aeronautical authorities concerning the operation of international scheduled and charter air services; and represents Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as ICAO and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Licensing Branch

The Licensing Branch is comprised of four divisions: Domestic Licensing, International Licensing, Licence Analysis, and Licensing Records.

The Domestic Division has primary responsibility for the analysis and processing of applications for domestic licences and for advising the committee on compliance with the conditions of licences and the relevant Air Carrier Regulations.

The International Division has primary responsibility for the processing of applications for both scheduled and chartered international air services into and out of Canada. This includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters, and as well as such charters with large aircraft between points in Canada. The section also attends in support of certain international air negotiations between Canada and other countries.

The Analysis Division reviews the licence documents prior to issue; provides analytical reports on regulations, licences, and applications; is instrumental in the development of licensing procedures; and undertakes special projects involving licensing or related issues.

Enforcement Branch

The Enforcement Branch is responsible for investigation of illegal commercial air carrier operations. Memoranda of Understanding on Enforcement have been ratified with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and with Transport Canada, who share enforcement responsibility under the *Aeronautics Act* and related regulations, to ensure a co-ordinated response to complaints in this area.

This branch is comprised of a headquarters unit and regional offices in six Canadian cities: Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal and Moncton.

Tariffs Branch

The Tariffs Branch is responsible for providing advice and assistance to the ATC in respect of the administration of its policies and regulations concerning the establishment and filing by Canadian and foreign air carriers of tolls, terms and conditions of carriage, service schedules or service patterns as well as related practices. Staff of the branch are responsible for reviewing, analysing, and reporting any tariffs or practices which may be unjust, unreasonable, unjustly discriminatory or unduly preferential; for investigating complaints from the public or other air carriers; for ensuring compliance with filed tariffs; for protecting the interest of consumers; and for providing information and advice to other divisions and branches of the CTC, to federal and provincial government departments, and to the public at large.

The Tariffs Branch is comprised of four divisions: Scheduled Services – North America, Scheduled Services – International, Charter Services, and Tariff Records.

The Scheduled Services Divisions are responsible for the passenger fares, the cargo rates and the services of unit toll air carriers in Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3. The Charter Services Division is responsible for the rates and services of charter

air carriers in Class 4 and 9-4. The Tariff Records Division maintains the public record of all tariffs and schedules or patterns filed with the ATC.

Activity Highlights – International Air Transport

New bilateral air agreements were concluded with Israel, Jamaica, Brazil, the Netherlands, St. Christopher (St. Kitts) and Nevis, Barbados and Belgium.

The agreement with Israel, initialled May 2, 1985, allows an Israeli designated airline to serve Toronto in addition to Montréal, and a Canadian carrier to operate services via intermediate points to Tel Aviv and beyond. The new agreement with Jamaica, initialled July 12, 1985, makes provision for services from Canada via intermediate points to Jamaica and beyond to points in the Caribbean and in South America by a Canadian designated airline. A Jamaican designated airline is now permitted to serve a point in Western Canada in addition to Toronto and Montréal on a route via the U.S. Under the agreement with Brazil, initialled on Sept. 20, 1985, the Canadian designated carrier will be entitled to operate to Rio de Janeiro and São Paulo from anywhere in Canada, while the Brazilian carrier will be able to fly from points in Brazil to Toronto and Montréal. The agreement with the Netherlands, initialled Oct. 4, 1985, allows a Canadian designated carrier to operate air services via intermediate points to Amsterdam and two other points in the Netherlands and beyond, and a carrier of the Netherlands to operate to Montréal, Toronto, Calgary and Vancouver and potentially beyond Montréal to points in the U.S. and Mexico City. The agreement with St. Christopher (St. Kitts) and Nevis, signed Oct. 18, 1985, permits the designation of Trinidad and Tobago Airways Corporation (BWIA International) to operate air services via intermediate points to Toronto and Montréal, and a Canadian carrier to operate via intermediate points to St. Kitts and Nevis and beyond. The agreement with Barbados, also signed on Oct. 18, 1985, establishes the regulatory framework for direct scheduled air services from Canada via intermediate points to Bridgetown and beyond by a carrier designated by Canada, and to Canada via intermediate points to Montréal, Toronto and Calgary by a carrier designated by Barbados. The agreement with Belgium, initialled Oct. 25, 1985, makes provision for air services between and beyond respective territories via intermediate points. A Belgium designated airline is now permitted to serve Toronto in addition to Montréal. Canada could designate a second carrier between Mirabel and Brussels.

During the year, discussions were also held with Japan, the Republic of Korea and Thailand. Although these negotiations ended without conclusion, they provided an opportunity for clarifying positions in bilateral air matters.

In April 1985, Canadian and United States delegations negotiated an agreement for a second experimental transborder air services program at San Jose, California. As well, the first program at Mirabel was substantially revised. Interim implementation of the new and revised programs was agreed to, and several carriers subsequently obtained authorities to commence services under these arrangements.

In July and September 1985, Canadian and U.S. delegations met to exchange concept papers on possible approaches for negotiating a more open and flexible framework for the provision of transborder air services.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

A representative of the ATC continued to serve as the alternate to the Canadian member of the ICAO Air Transport Committee. This is the committee of the ICAO Council that deals with air transport and related economic matters.

Representatives of the ATC participated in the Third ICAO Air Transport Conference in Montréal from Oct. 22, to Nov. 7, 1985. The conference reviewed current problems in international air transport with a view to identifying solutions that would gain wide acceptance among ICAO member states. It also identified several projects to be carried out by the ICAO Secretariat in support of the recommendations formulated by the conference.

Other International Meetings

The 12th Triennial Session of the European Civil Aviation Conference (ECAC) was held in Strasbourg in June 1985, and was attended by the Chairman of the ATC and a staff member. The meeting examined reports of the activities of ECAC committees since the last triennial session and established a work program for the next three years. The conference endorsed a policy statement on the liberalization of air services in Europe. This was viewed as a very significant step towards a co-ordinated and orderly development of European air transport, though much work on

the details for implementation of the policy statement remains to be done.

The International Air Transport Branch continued its responsibility for chairing the Canadian National Facilitation Committee which is concerned with the ICAO facilitation program (Annex 9 to the Chicago Convention) and the Interdepartmental Committee on ICAO International Air Law Activities (ICALA).

Meetings with Air Carrier Associations

At the invitation of the organizations concerned, ATC commissioners and senior staff attended annual general meetings of air carrier associations held during the year. These provided valuable opportunities to dialogue with representatives of Canadian and foreign carriers, and to respond directly to questions of concern to the industry.

Fares and Rates

The ATC continued to increase flexibility in the tariff filing process. By notices dated Sept. 16 and Nov. 15, respectively, the committee extended the permission to file domestic tariffs on short notice to include tariffs for cargo and charter services. Departures from the Air Carrier Regulations were granted to permit the filing of reductions on one day's notice and revoked the requirements of past directives whereby tariffs had to be accompanied by financial documentation when filed. Financial documentation for domestic tariffs will only be required as a result of a complaint or upon review when a more detailed assessment is considered necessary (Notice dated Nov. 19, 1985).

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

A number of changes were made to the Air Carrier Regulations during 1985. These include:

The addition of a definition of "Southern Canada"; the exclusion of applicants for fixed wing charter service operations wholly within Southern Canada from the requirement to prove public convenience and necessity; the inclusion of the requirement for applicants to prove their financial capability of carrying out that service; and, the granting of a waiver from the Class 4 Positioning Charges Regulations for Class 4 fixed wing services operated entirely within Southern Canada;

The modification of current provisions governing applications to operate Inclusive Tour Charters (ITCs) and Common Purpose Charters (CPCs) and the introduction of these same provisions for Advance Booking Charters (ABCs) to allow the committee discretion to consider the public interest impact of the proposed operations; the revocation of the ABC provisions specifying the terms and conditions concerning rebooking charges; the elimination of the provisions respecting the retention of passengers' deposits; and, a reduction in the advance booking period for Canada – U.S. ABCs;

The clarification that Class 1, 2, 3 and 4 services must be provided from and to a point in Canada and that Class 7 specialty services may be operated with any aircraft the carrier may use pursuant to the terms and conditions of its Class 4 licence;

The clarification that charter services operated between Canada and an area in international waters within the territory of neither Canada nor any other country are considered international in nature;

The clarification of the provision that Class 4 carriers are exempt from filing a tariff in respect of the Class 7 services they are authorized to operate;

The elimination of the requirement for persons applying for authority to operate a Class 7 specialty commercial air service other than flying training to demonstrate that the proposed service will be financially viable; and

The exemption of air carriers operating a commercial air service restricted to serving the transportation requirements of a lodge operation or restricted to helilogging operations from the requirement to file a tariff in respect of those services.

Changes in Regulations Being Considered as of Dec. 31, 1985

Changes being considered to the Air Carrier Regulations (most of which have been given public notice) but which have not yet been submitted to the Commission include:

The introduction of the capital lease concept; a more precise definition of dry leasing circumstances; and, the exemption of a lessor in respect of the dry or capital leasing of

aircraft from the requirement to hold a commercial air service licence and from all provisions of the Air Carrier Regulations;

The authority for aircraft vendors to provide a limited number of demonstrations of their aircraft to potential customers and to recover certain direct operating costs from those customers without holding a commercial air service licence;

The definition of the term "emergency"; and, the exemption of owners or operators of privately registered aircraft, or air carriers that do not have an appropriate licence, from the requirement to hold a commercial air service licence to respond to an emergency situation;

The reduction of the information requirements associated with the operation of charter flights;

The exemption of an applicant for rotating wing charter service or flying training specialty service operations from the requirement to prove public convenience and necessity; and, the inclusion of the requirement for applicants to prove their financial capability of carrying out that service; and

The exemption of Class 4 carriers from complying with the Route Protection Conditions set out in their charter licences in respect of the carriage of traffic between points on Class 1 and Class 2 routes in Southern Canada, except for those city pairs for which a unit toll carrier has demonstrated that continued protection is required by the public interest.

Reports and Studies

During 1984, the committee conducted an inquiry into the adequacy of air services in northern and remote areas which included sittings in several northern and remote communities. The summary report on this inquiry was issued in 1984 and set out the conclusions and recommendations of the panel which conducted the inquiry. The final report was issued in March 1985 and detailed the pleadings, analysis and rationale which led to the conclusions and recommendations contained in the summary report.

The committee's reports are being considered by the House of Commons Standing Committee on Transport in the context of its deliberations with respect to the adequacy of northern air services.

During March 1985, sittings were held at four coastal communities of British Columbia to solicit views of the general public on how to improve the quality of air services in the coastal region of B.C. The resultant report was issued in August and addressed the demand for and supply of air services, the state of competition, air fares and regulatory problems. The committee concluded that existing air services in the coastal region of B.C. were generally satisfactory, but would be improved by simplifying the regulatory requirements concerning the addition or relocation of flag stops in remote areas of the country.

The Canadian Helicopter Operating Industry 1984 and *The Canadian Level I Air Carriers, Industry Analysis 1984* were published in 1985 as the latest in a series of reports that began in 1970 and 1972, respectively.

Regional Air Carrier Subsidies

Subsidy audits were carried out in accordance with the Regional Air Carrier Policy on the 1984 operations of Quebecair for Quebec Lower North Shore services and of EPA for a limited number of routes in Eastern Canada.

Local Air Service Subsidies

On behalf of Transport Canada, an audit was done to determine the level of subsidy payable by Transport Canada to Perimeter Airlines (Inland) Ltd. for providing services on the Winnipeg – Dauphin – Yorkton – Saskatoon route, and to Quebec Aviation Ltd. for providing service on the Québec – Saint-Léonard – Fredericton route.

Enforcement

The staff of the Enforcement Branch continued to work in close co-operation with their counterparts in the Canadian Air Transport Administration (CATA) and with the RCMP across Canada in investigations under Part II of the *Aeronautics Act* and related regulations.

During 1985, the branch was involved in 430 investigations of which 239 were referred to the RCMP for further investigation towards possible prosecution.

Public Hearings

The Air Transport Committee held two public hearings in 1985, involving eight sitting days.

In March, a panel of the ATC conducted an inquiry into the level, quality and type of air services to, from and within the coastal region of British Columbia. Sittings were held in Campbell River, Bella Bella, Masset and Prince Rupert, B.C., so that the panel would receive comments from a representative cross-section of the industries and communities of the region. The panel's report was adopted by the ATC and issued in August (see **Reports and Studies**).

During May, a panel sat in Winnipeg, Thompson and Gillam, Man. to hear applications by Calm Air and Ilford Riverton Airways for additional commercial air service authorities to points in that province. Decision No. 9284, issued Oct. 29, 1985, granted both applications.

Licensing Activity

Regulations to exempt charter applicants proposing to operate wholly within Southern Canada from the requirement to prove public convenience and necessity, in effect since July 1985, resulted in a notable increase in applications for charter authorities. These applications were processed on the basis of the applicants' compliance with financial, insurance and other requirements.

The greater emphasis on the benefits of competition in deciding whether public convenience has been proven also resulted in an increased number of applications for unit toll service in Southern Canada. This increase of activity would appear to be directly proportional to the applicants' expectations of being granted a licence.

During the calendar year 1985, 856 decisions and 1 403 orders were issued by the committee. Notable decisions are listed in Appendix C – V.

WATER TRANSPORT COMMITTEE

Anne-Marie Trahan, Q.C., Chairman
M.D. Armstrong
D.H. Jones, Q.C.
Mike Landers
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
B.R. Wolfe
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C. [1]

[1] Appointed March 18, 1985.

ESTABLISHED UNDER the general authority of the *National Transportation Act*, the Water Transport Committee (WTC) administers a number of acts of Parliament that concern the regulation of certain aspects of water transport. It provides information and advice to the federal government on the development and operation of water transport services.

The WTC administers the *Transport Act* which governs the transport of goods and passengers by ship on the Mackenzie River and certain general cargo services on the Great Lakes. The committee's quasi-judicial functions include licensing of carriers/ships, and the approval of tariffs in considering applications for water transport licences; the committee must determine whether "public convenience and necessity" requires the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another. The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs. (See Appendix D – I.)

A second regulatory responsibility pursuant to section 27 of the *National Transportation Act* concerns acquisitions of water carriers. If objections are raised either to proposed acquisitions of, or mergers between water transport companies, the committee conducts an investigation to ensure that the proposed acquisition is not unduly restrictive of competition or prejudicial to the public interest.

The committee is also involved in regulating and administering the temporary entry of foreign and non-duty paid vessels wishing to work in territory to which Canadian legislation is applicable. Its principal function is to advise the Minister of National Revenue in respect of the availability of suitable Canadian vessels.

The committee administers the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979. Internationally, it is a common commercial practise for shipping lines involved in the liner trades (transocean container ships operated on regular schedules) to form associations of carriers organized along geographic lines, to set uniform rates and co-ordinate services. Under Canadian law, these associations termed "shipping conferences" are permitted to operate, provided they comply with the provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act*. In administering and ensuring compliance with this Act, the committee maintains tariff filings and a record of agreements, and acts as a conciliator between the conferences and the shippers.

Under the *Pilotage Act*, a pilotage authority has been created in each of four geographical regions to establish, operate, maintain, and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service. Each pilotage authority is required by the Act to give public notice in the *Canada Gazette* of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection with the Commission. In such instances, the proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include public hearings. The appropriate pilotage authority is then governed by the WTC recommendation.

Under the *National Transportation Act*, the Commission has a responsibility to conduct investigations, maintain records, make reports and provide advice on the development and operation of water transport services in Canada. In support of these advisory responsibilities, the committee maintains an ongoing program in

international maritime transport matters, maintains certain statistical data bases, and carries out economic investigations as required.

Organization

The committee is composed of seven commissioners, headed by the chairman of the committee. The committee meets every two weeks to consider ongoing matters and holds public hearings on major issues. During 1985, the committee held three public hearings and issued 17 decisions.

The committee staff is organized into four units:

The International Maritime Transport Branch monitors the international shipping industry and analyzes the economic impact of international multilateral and bilateral agreements and of developments in international shipping on Canadian shipping services. The branch provides advice on measures to protect the Canadian public interest and represents the Commission on the economic aspects of international organizations. This branch is an integral part of the WTC but also reports to the International Transport Policy Committee (ITPC) on policy matters related to international shipping.

The Multimodal and Maritime Economics Branch provides economic and financial advice on a wide range of matters, including applications for licences under the *Transport Act* and the entry of foreign vessels into the coasting trade, inquiries relating to proposed acquisitions, and examination of proposed tariff changes under the *Pilotage Act* and the *Transport Act*. The branch plays a lead role in economic investigations, maintains the committee's data base, and provides advice on the economic aspects of regulation and the development of water transport services.

The Merchant Shipping Branch administers the licensing provisions of the *Transport Act*, conducts searches for suitable Canadian ships in response to applications for entry of foreign ships into the coasting trades, and administers the *Shipping Conferences Exemption Act* and matters arising out of the *Pilotage Act*.

The Secretariat is responsible for issuing orders, decisions, licences and official correspondence on behalf of the committee, for preparing agendas and minutes of meetings, and for the management of both the human and financial resources of the committee.

Regulatory Activities

Transport Act Licences

Licensing authority was granted to 12 carriers to provide services in the Mackenzie River region and Western Arctic in 1985. (See Appendix D – III.)

The committee held an inquiry into water transportation on the Mackenzie River and in the Western Arctic between June 3 and 10, in Hay River, Norman Wells, Inuvik, Coppermine, N.W.T. and Edmonton, Alta. The purpose of the examination was to conduct an overall review of existing policy and licensing procedures under the *Transport Act*, including assessments of present conditions and future requirements as well as identification of possible future changes in economic regulations and policy, and to report these findings to the Minister of Transport. The report following this inquiry was released in August.

On the Great Lakes, licence authority was granted to two carriers, Newman Harbour Terminals and Transportation Inc. and 621100 Ontario Ltd. (See Appendix D – III.)

Acquisitions

On Dec. 2, 1983, the committee received from Canadian Pacific Limited (CP Limited) a letter dated Nov. 30, 1983 stating that CP Limited intended to acquire indirectly a shareholding interest in Canline, a Bermuda corporation that would carry-on a containerline service between the Port of Montréal and ports in Northern Europe.

Several objections and interventions were received and the committee conducted an investigation into the matter. On Feb. 13, 1985 the committee issued Decision No. WTC 1-85 not disallowing the proposed acquisition.

Coasting Trade and Commercial Maritime Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Regulations, continued to review applications made to the Minister of National Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

Of the 143 such applications received during the year, 107 were recommended for temporary entry, 6 were denied, and 25 were withdrawn. Forty-five of these were for vessels or activities not addressed in the regulations and which were referred to the Advisory Committee on the Coasting Trade, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability and availability of Canadian equipment. (See Appendix D – II.)

Shipping Conferences Exemption Act, 1979

The WTC administers this act which exempts certain shipping conference practises from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation, in force since April 1, 1979 and due to expire March 31, 1984, was first extended by proclamation for a period of one year until March 31, 1985 and later until March 31, 1986. The committee participated in a federal government interdepartmental committee which reviewed the current legislation and developed proposals for an amending bill to be placed before Parliament.

The year saw the establishment of two "super conferences" in Canada's Pacific trades with the Far East. The Transpacific Westbound Rate Agreement and the Asia North America Eastbound Rate Agreement absorbed a number of conferences that had existed in these trades for a number of years as well as some shipping lines which previously provided service on the route as independent operators.

As of Dec. 31, 1985, the Commission had on file, documents of 35 shipping conferences whose member lines provided services at Canadian ports. These 35 conferences represent 65 lines providing 205 services at North American ports; 42 of the lines offered 139 scheduled services at Canadian ports. In addition, the Commission has on file 3 space charter agreements and 2 co-ordinated service agreements representing a total of 15 lines as well as 4 line consolidation agreements.

Pilotage Authorities

The WTC was deeply involved in pilotage matters and had to perform its regulatory role under the *Pilotage Act* on four occasions during 1985. These matters could be summarized as follows:

- Great Lakes Pilotage Authority (GLPA)

On Feb. 2, 1985 the GLPA published a proposed tariff which was objected to by The Shipping Federation of Canada. After investigation, the committee issued its Decision No. WTC 15-85 on Aug. 27, 1985.

On July 6, 1985 the GLPA published a proposed amendment to increase its pilotage charges in international districts 1 and 2 (excluding the Welland Canal section) by a currency equalization factor (CEF). The CEF would be adjusted each month based on the closing exchange rate for the U.S. dollar as reported by the Bank of Canada for the last business day of the immediately preceding month.

The Shipping Federation of Canada (SFC) and the Dominion Marine Association (DMA) filed notices of objection in accordance with subsection 23(2) of the *Pilotage Act*. The committee is currently carrying out its investigation and intends to issue its decision in the early part of 1986.

- The Atlantic Pilotage Authority

On June 15, 1985 the Atlantic Pilotage Authority published a proposed amendment to its tariff that will have the effect of increasing the revenues received by the authority by an average of 13.5 percent. The committee is currently investigating the matter and should issue its decision in the early part of 1986.

- The Laurentian Pilotage Authority

On Jan. 29, 1985 the Laurentian Pilotage Authority published a proposed increase in tariffs of pilotage charges along with changes in the tariff structure. Nine parties filed objections, interventions or requested permission to participate in the proceedings. The committee held, as part of its investigation, a 51-day public hearing, and is currently preparing its report and recommendations, which should be issued in the early part of 1986.

International Organizations

Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)

The Commission again participated as a member of the Canadian delegation in multilateral negotiations at the Organization for Economic Co-operation and Development

(OECD). An important element of this work involves the formulation of a general maritime policy covering the shipping relationship between OECD countries, including those which are Canada's major trading partners and suppliers of shipping tonnage serving the Canadian export and import trades.

It formally accepted that certain negotiated agreements known as Phase III and Phase IV will serve as guidelines for harmonized national maritime policies of OECD countries. The Commission continued its analysis of the Phase IV negotiations to determine if acceptance of these obligations will provide an economic benefit to Canada.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

The Commission participated at the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) as a member of the Canadian delegation to the Working Group on International Shipping Legislation. This group recently completed its work on the development of model marine insurance clauses and has begun consideration of the issue of maritime liens and mortgages. Major concerns under discussion are the need to facilitate ship financing and to minimize potential encumbrances to the operation of ships.

During 1985, the Commission contributed to the development of Canadian positions on two other issues under discussion in the UNCTAD: conditions for registration of ships and maritime fraud.

In respect of the former, two sessions of a United Nations diplomatic conference were held in 1985 with the objective of adopting an international agreement concerning the conditions under which vessels should be accepted on national shipping registers. These sessions were characterized by a spirit of compromise, and the concept of phasing-out flags of convenience appears to have been eclipsed by the objective of formulating common principles for flag state registration of ships with an emphasis on the identification and accountability of shipowners and ship operators.

In respect of the second issue, the growing incidence of commercial crime committed in connection with the international movement of goods by sea has prompted the establishment of an Ad Hoc Intergovernmental Group on Maritime Fraud. This group met in 1984 and 1985, and has recommended further work within the UNCTAD on standards for shipping agents, improvements in dissemination of ship-related information and on co-operation between states on the prosecution of those engaged in fraudulent activities.

Investigations and Economic Analysis

Canada – South America Ocean Shipping Trades

A study began in 1984 into the conditions in the ocean shipping trades between Canada and the countries of South America. In the past year, two senior staff members of the Commission have completed a factual analysis of the situation following extensive interviews with component parts of the shipping industry and with the South American regulatory authorities. The trade is very closely regulated by governments in South American countries, and the friendly co-operation given to the Commission by these regulatory authorities has, in great measure, assured the comprehensiveness and objectivity of the Commission's work.

Part I of the study (the factual analysis) is to be published by the Commission early in 1986 as a report made in response to a request by the Minister of Transport. In summary, the conclusions of the study show that in these closely regulated trades, South American governments give preference to national flag shipping lines, while third-flag, so-called "cross-traders", are discouraged. Although some Canadian shipping companies operating with third-flag ships have met difficulties related to their status in South America as "national lines", others have been free to carry cargoes which are not reserved by South American laws. There appears to be little adverse effect from this close regulation of supply and of tariffs on the interest of Canadian exporters and importers.

It is anticipated that, on the basis of the information gathered in compiling this report, the Commission will be in a position to respond in a more informed way to the Minister of Transport. It will allow the Commission to assist in the clarification of Canadian views on the benefits to industry of Canadian carrier participation in these trades with South America.

The committee continued to prepare shipping information, data analysis and provide expertise on a variety of matters. Further progress was made in improving upon the quality of

information in the computerized maritime cargo origin and destination data base as well as the Canadian ship data, which is used extensively by the Commission and other federal government departments. The committee continued to publish the Canadian merchant fleet lists.

The committee continued to participate in interdepartmental discussions on further improvements to the collection and assembly of information on international marine statistics.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

J.Gérald Drainville, Chairman
J.-L. Bourret
D.H. Jones, Q.C. [1]
Mike Landers
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
B.R. Wolfe

[1] Appointed January 16, 1985.

THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE (MVTC) administers section 27 of the *National Transportation Act* (NTA) as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the NTA establishes direct federal regulation of extraprovincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order-in-Council, came under the jurisdiction of the MVTC in August 1976.

In addition, the MVTC is responsible for the administration of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Under this Act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Lord's Day Act

Until the spring of 1985, the Commission was empowered under paragraph 11*(x)* of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods by truck on Sunday.

In a judgment rendered on April 24, 1985, the Supreme Court of Canada declared the *Lord's Day Act* to be of no force and effect. Accordingly, the MVTC immediately ceased all activity in this area.

Acquisitions (Section 27, NTA)

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest.

In 1985, the committee received 48 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 42 of those cases because no objections were received. The six other notices of acquisition were being processed at year-end. In 1984, the committee received 40 notices of acquisition, none of which were disallowed. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition"

One such investigation was triggered when five major Canadian motor carriers objected to the proposed acquisition of a small British Columbia trucker by Yellow Freight Systems Inc of Delaware, one of the ranking U.S. motor carriers, earning gross annual revenues of over one billion dollars.

A public hearing was held in Vancouver on April 16, 17 and 18, 1985, during which evidence was introduced by counsel for the proposed acquirers and the objectors. Two intervenors in the case were the Director of Investigation and Research, Consumer and Corporate Affairs Canada and a counsel for the public interest, appointed by the Minister of Justice.

The Director of Investigation contended that the proposed objection would not restrict competition but in fact, would benefit competition. Counsel for the public interest, as well as the other objectors, argued that the committee should not narrow the scope of the investigation to Yellow's lone proposed acquisition in British Columbia, but that the investigation should encompass other areas of the country where broader issues should be fully explored.

The committee ruled, however, that the scope of the hearing would not be widened and in its decision handed down on June 19, 1985, concluded that the proposed acquisition would not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest. The proposed acquisition was not disallowed.

Hearings

The committee held two public hearings in 1985. One dealt with the above-mentioned acquisition of a small British Columbia trucker by a major U.S. carrier. The other was an inquiry into a proposed fare increase filed by Roadcruiser.

Roadcruiser

In May 1985, TerraTransport of Newfoundland filed with the committee a new passenger tariff (Tariff 4-12) on behalf of CN's Roadcruiser bus service in that province. The tariff, which was scheduled to take effect on July 1, 1985, called for an average rate increase of nine percent.

Following strong objections from the Government of Newfoundland and the Federation of Municipalities of Newfoundland and Labrador, the committee, on June 28, 1985, suspended the tariff "pending the completion of an investigation".

Public hearings were held in Corner Brook, Oct. 1, 1985 and in St. John's, Oct. 3 and 4. The committee's decision was expected to be issued early in the new year.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), which provides payment on railway freight shipments in the same region.

Payments certified for truckers under the ARFAA during 1985 amounted to $49 million compared to $43.1 million in 1984.
(See Appendix E.)

INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE

J.M. McDonough, Chairman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
Anne-Marie Trahan, Q.C.
J.F. Walter [1]

[1] Appointed January 11, 1985.

THE INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries. It has no direct regulatory function.

International Transport

International Transport is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee represents the Commission on Canadian delegations to international and intergovernmental organizations and at conferences concerned with transport matters affecting regulatory action. It contributes to the interdepartmental formulation of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on the probable economic and legal impacts, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In doing so, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has three branches, one attached to the Air Transport Committee and two to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to provide maximum economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

This branch provides a continuous analysis of the major international factors affecting maritime economic policy and their impact upon shipping, mostly foreign-flag, serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formulation of Canadian governmental positions and in international multilateral negotiations. Reports are made to the committee and others as required, on the economic benefits of international maritime agreements to Canada.

Multimodal and Maritime Economics Branch

This branch serves directly both the ITPC and Water Transport Committee.

On behalf of the ITPC, the branch continued to monitor economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It was the Commission's representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers, and facilitation of transport documentation.

The branch also participated actively in the in-house Task Force on Multimodal Transport.

A description of the branch's activities related to maritime transport is found under the report of the Water Transport Committee.

COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE

D.H. Jones, Q.C., Chairman
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
B.R. Wolfe

THE COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE (CPTC) regulates pipelines that carry commodities, other than crude oil and natural gas, across provincial, international and territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II and subsection 24(1) of the *National Transportation Act* (NTA).

If a commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is a "combined pipeline" and the CPTC may share jurisdiction of such a pipeline with the National Energy Board.

The principal functions of the CPTC are to consider:

- applications by companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate a commodity pipeline;
- the acquisition or abandonment of commodity pipelines;
- the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs; and
- the resolution of related disputes and public interest matters.

For the most part, the CPTC conducts its affairs through the public hearing process. The CPTC also sets standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the NTA.

The CPTC is also an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

A commodity pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances.

Commodity pipelines also transport materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. Liquids and gases can be moved together through these pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Long-distance commodity pipelines need large long-term and secure traffic volumes over long distances to be economical. These characteristics, the need to commit huge capital investment and the potential competition commodity pipelines posed for traditional and developing bulk railway freight traffic, present a difficult and unique regulatory regime. Already, long-distance commodity pipelines in other countries have proven to be technically and economically feasible.

Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, mostly between mining or primary manufacturing plants.

Although there are no long-distance slurry systems in Canada, many potential projects have been studied by industry and government.

The CPTC presently regulates only two short-distance, interprovincial pipeline systems operated by Fraser Incorporated in Edmunston, N.B. and the E.B. Eddy Company in Hull, Que.

In 1985, the CPTC recommended to the Governor in Council exemption to the provisions of the NTA for the proposed international pipeline of the Greater Vancouver Water District. The pipeline would provide water from Vancouver to Point Roberts, Washington.

REVIEW COMMITTEE

J.David Thompson, Q.C., Chairman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
J.A.D. Magee [2]
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan, Q.C.
J.F. Walter [1]

[1] Appointed January 11, 1985
[2] Term expired January 10, 1985

Authority and Responsibility

UNDER SECTION 63 of the *National Transportation Act*, the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions. However, when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport, on appeal from a decision or order, directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The Review Committee is chaired by the Commission's Vice-President (Law) with the Vice-President (Research) and the chairmen of the modal committees as members. A member who participated in an order or decision does not sit in review of that same order or decision.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings on applications for review. Filing of an application must be made within 30 days of the date of the order or decision on which a review is sought. Interventions, either for or against the application, must be made within 30 days and replies made within 10 days of service – these time limits may be varied if circumstances so warrant. Copies of the application, of any intervention or reply must be served on all parties to the original application. When all pleadings are complete, the committee will consider the matter.

In the course of its consideration of an application, the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake. Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee for reconsideration.

Anyone who is dissatisfied with a Commission order or decision may also appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council or to the Minister of Transport, as provided for in the relevant acts.

Activities

In 1985, 48 applications for review were received. With the 27 cases carried over from the previous year (22 active and 5 in abeyance), the total number on hand in 1985 was 75 applications.

The Review Committee held 23 meetings and 1 public hearing in 1985, and concluded the examination of 53 applications. The committee found 10 cases reviewable, it varied or rescinded 7 of the modal committees' orders or decisions, while the other 3 were referred to the modal committees for reconsideration. The committee denied 40 applications because there were no valid grounds to warrant a review. It dismissed three cases, as developments subsequent to the filing of the applications obviated the need to deal with them.

Eleven applications were either withdrawn or not pursued by the applicants, or considered not *bona fide* by the Review Committee and were forwarded for disposition to the modal

committee which issued the original order or decision.

Eleven applications are outstanding. Eight applications are still active and three are being held in abeyance because of appeals to the Federal Court.

For a complete overview of the Review Committee activities, see Appendix F.

RESEARCH BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)

THE RESEARCH BRANCH provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out other relevant research, as required under the various provisions of the *National Transportation Act* (NTA). The branch is divided into four directorates and is headed by an Executive Director who reports to the Vice-President (Research).

Focus in 1985

During the past year, the branch devoted substantial resources to the federal government's program of regulatory reform as this relates to the development of a new national transportation policy. In particular, two of the Commission's inquiries which drew upon the branch's resources led directly into this comprehensive review. Firstly, as a result of the CTC's investigation into the on-time performance of VIA Rail Canada Inc., the Minister of Transport created a Rail Passenger Action Force with a mandate to provide recommendations for improving rail-passenger services in Canada; many of the staff members who participated in the original review were seconded to the Minister's study team. Secondly, following upon the Commission's two investigations into the effects of rail deregulation in the United States upon Canadian rail operations, various staff members associated with these inquiries were seconded to the Minister's office where they joined others, including those already working on the VIA Rail study, in the Office of Economic Regulatory Reform. This latter group has assisted the Minister of Transport in the processes which led to the release of the position paper, *Freedom to Move*, and they continue to be involved in the forthcoming revisions to legislation. As well, when the Minister referred this position paper to the House of Commons Standing Committee on Transport for consideration of issues arising from it, a branch staff member, as well as staff from elsewhere in the Commission, were seconded to assist the committee in its deliberations.

In the context of presenting its in-house research to the general public, members of the branch were active participants at the annual meeting of the Canadian Transportation Research Forum and, in co-operation with the Transportation Development Centre, the branch sponsored two one-day seminars which addressed "Forecasting in Transportation – Lessons for the Future", and "Technology and the Planning and Regulatory Process", respectively. The papers presented and the subsequent discussions at these seminars will be available in the *Research Seminar Series* publication.

The branch continued to publish and distribute research reports and working papers (see Appendix G). As well, the regular publications of the branch, such as the monthly *Transportation Intelligence Report*, continued. In this context, the branch issued its fifth biennial report, *Transport Review: Trends and Selected Issues*, which examines a number of indicators of the Canadian economy and the activities of the transport sector as well as provides various descriptive outlines of transport issues which the branch has been addressing. This year also marked the introduction of the branch's new quarterly report, *Air Transport Monitor*, which presents the various changes in the domestic airline industry that have occurred since the more pro-competitive policy on air transport in Canada was instituted. Finally, the branch prepared an updated version of *A Guide for the Canadian Air Traveller* which provides air travellers with information useful in preparing for a trip, including rights and obligations, and a special section addressing the disabled traveller.

Air Transport

As identified in the overview for 1985, the branch published four issues of its new quarterly report, *Air Transport Monitor*. In order to present the most recent changes in the domestic airline industry, the report is divided into four parts. "Applications and Decisions" reviews the Air

Transport Committee's (ATC) decisions relative to the licence authorities of Level I, II and III air carriers. "Services" details scheduled carrier activities at Canadian airports and provides an index of one aspect of the quality of service being offered by air carriers – service convenience. "Pricing" presents information with respect to air carrier traffics in both the Canadian and U.S. domestic markets and compares the two. "Operating Performance" reports on domestic scheduled and charter tariff levels and provides a comparison of yields for Canadian and U.S. air carriers. As well, "Occasional Papers" are included in the *Monitor*; these present the methodology and results of analyses undertaken in the branch which are of particular interest to those concerned with air transportation in Canada.

In addition to preparing and publishing the *Monitor*, the branch continued to provide the economic analyses required by the interdepartmental group responsible for bilateral air negotiations. Substantial progress has been made during the past year on a new agreement with the United States, and discussions toward finalizing it will continue this year. As well, successful negotiations were conducted with Brazil, the Netherlands and Belgium, and talks are on-going with Japan, Thailand, South Korea, and the United Kingdom.

While concentrating its resources on the preceding programs, a number of other studies were undertaken. The Essential Air Services Program established in the United States under section 419 of the *Federal Aviation Act* and amended by the *Airline Deregulation Act* was examined in order to ascertain its relevance for air services in Canada's northern and remote areas. As well, the cost structure of the Canadian airline industry was investigated in another study. In particular, an analysis of scale economies in the air transport industry and of the concepts related to the multiplicity of products offered by air carriers has suggested that price differentiation is an economically rational strategy for carriers and consumers.

Rail Transport

In addition to assisting the Railway Transport Committee (RTC) throughout its hearings on the domestic implications of U.S. rail deregulation, branch resources were also associated with the committee's decision on the St. Lawrence and Adirondack Acquisition, the Branch Line Inquiry, and the Railways' Cost of Capital.

For its own part, the branch continued its multifaceted study of rail capacity issues. In this regard, the Research Branch co-sponsored the Study of Joint Track Usage in the Thompson and Fraser Canyons and was a member of the Task Force on Rail Issues at Thunder Bay. The branch also chaired the continuing monitor group for the Vancouver Access Study, which is scheduled for further revision in 1986. As well, the branch acquired and tested various rail capacity models which were subsequently used to evaluate specific capacity problems on certain railway subdivisions.

At the request of the RTC, an assessment of future railway investments was undertaken in order to determine whether these will ensure an adequate, reliable and efficient railway transportation system to meet future requirements for the movement of grain as required under the *Western Grain Transportation Act*. Also in the context of grain transport, the branch assisted the Committee of Inquiry into the Method of Payment of the Crow Benefit (Hall Committee) which examined: (i) the impact on grain producers of increases in and the distribution of future transportation and grain-handling costs; and (ii) the effects if significant branch line or primary elevator rationalization were to occur. As part of its contribution, the branch's Producer Haul and Elevator Receipt Model (PHAER) which was utilized by the committee was upgraded, and the analyses prepared by Research staff members were made available to the public. Finally, an investigation of the potential cost savings of unit trains for transporting grain was completed and has resulted in further study on the savings potential of specific rail lines in Western Canada.

Water Transport

At the request of the Minister of Transport, a member of the Research Branch, in collaboration with a colleague from the Water Transport Committee (WTC), prepared and submitted an in-depth study of the laws, regulations and actual practices in the Canada – South America ocean shipping trades. This study was a natural development from studies underway within the branch and since published with respect to an economic analysis of liner rates and to the applicability of the theory of contestable markets in the Canadian liner trades. As well, the branch has completed a number of studies related to bulk shipping including an identification of the various elements involved in the maritime commerce of important bulk commodities to/from Canada; an assessment of the potential impact of cargo

sharing and/or reservation on Canadian maritime commerce of major bulk commodities; and a documentation of the essential characteristics of tramp shipping to/from Canada.

Further with respect to water transport of bulk commodities, a computer model has been developed for costing Great Lakes vessels, and a program of studies has commenced to examine the competitiveness of waterborne transportation on the Great Lakes and St. Lawrence system. Concentration will be on export grain and other bulk commodities and on balancing inbound flows.

In connection with the regulatory reform initiated by the Minister of Transport, the WTC conducted an inquiry into water transportation services on the Mackenzie River and in the Western Arctic. Branch staff members assisted the committee throughout this hearing as well as throughout its Laurentian Pilotage hearing.

Multimodal Transport

On the basis of previous research, the branch has prepared a summary paper on the routing of Canadian and American overseas cargo via each other's ports (termed: "cargo diversion"). This report presents hitherto unavailable information and affords a perspective on the issue of multimodal transportation in Canada and cargo distribution networks in a broader North American context. As well, a preliminary study on the structure of multimodal rates of liner companies serving Canada's North Atlantic trade was undertaken, and work commenced on the implications for Canada of intermodal developments in the United States consequent to its regulatory reforms.

Highway Transport

By way of assistance to the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC), Research Branch staff provided support at public hearings related to the proposed acquisition of Custom Couriers Services by Yellow Freight Systems Ltd. and the proposed rate increases of the CN Roadcruiser bus service operating in Newfoundland. In connection with this latter concern, a study group, composed of staff from the Research and Traffic and Tariffs Branches, has completed a study of the operations and financial position of the Roadcruiser service and has made recommendations to the committee with respect to evaluation of future proposed rate increases.

As an outgrowth of its study program related to grain transport, the branch has developed and made available a truck cost computer model which can assist a potential shipper in developing cost estimates for specific truck movements.

Transportation of the Handicapped

The Office of the Co-ordinator on Transportation of the Handicapped exists within the Commission to co-ordinate its activities and programs related to the transportation of persons with disabilities by carriers of all modes subject to federal jurisdiction. It reports to the Vice-President (Research), who is also Chairman of the Commission's Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped. In addition to studies on the number and transport needs of persons with disabilities in Canada, the Office of the Co-ordinator has been involved in studies relating to a number of specific issues.

Further to an RTC decision to develop intercity rail-passenger accessibility standards for the disabled, the Office is helping the committee to draft standards which will eventually be put into regulations.

The Office has assisted in the development of accessibility standards for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland and for air carriers. In addition, the Office is represented on the Roadcruiser advisory and management committees which were established to oversee the design and development of an accessible intercity bus for Newfoundland.

The Office is finalizing administrative procedures for issuing an identification card for travellers with special transport needs which will be acceptable to both carriers and the disabled community alike. Jointly with Transport Canada, it has published a guidebook to assist disabled travellers on various transport modes.

In addition, the office in consultation with Transport Canada, is developing training videos to deal with personnel attitudes and specific handling procedures for disabled travellers.

TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)

THE TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH, reporting to the Vice-President (Research), has two divisions: Tariffs and Subsidies Control and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls and tariffs of railways, motor carriers, water carriers, and international bridge and tunnel companies that are subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA) and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA).

The Traffic and Tariffs Branch provides technical advice to Transport Canada on policy initiative studies related to domestic and international freight rate problems.

The branch monitors and provides analysis and advice to the Railway Transport Committee (RTC) on the impact of United States deregulation on international (Canada – U.S.) rail freight traffic, Canadian shippers, shipper associations, and carriers.

In February, the branch completed summaries of evidence received by the RTC in the course of hearings into transborder effects of U.S. rail deregulation. These were released in time for consideration by parties making submissions to an RTC inquiry requested by the Minister into domestic and port traffic effects of U.S. rail deregulation. Traffic and Tariffs Branch staff provided support to the RTC throughout hearings held across Canada in March and April, and aided in preparation of the committee's report to the Minister which was released in June. Summaries of evidence received in the course of the inquiry have been prepared by branch staff for publication.

The Minister of Transport's position paper, *Freedom to Move*, which incorporated many suggestions made by the RTC, was released for public comment in July, and subsequently was the subject of hearings by the House of Commons Standing Committee on Transport. The Traffic and Tariffs Branch, with other branches of the Commission, supplied staff to the parliamentary committee to aid in its hearings and report preparation on this matter. In addition, the branch assisted the Commission in making a presentation to the parliamentary committee, and in commenting on particular aspects of the Minister's position paper as requested by that committee.

During the year, the branch improved its liaison with senior traffic and rate officers of the U.S. Interstate Commerce Commission (ICC) in order to better assist the understanding of the differences between the regulatory systems of Canada and the United States. The branch played a leading role this year in organizing the third annual meeting between the CTC and the Chairman and senior officers of the ICC.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally-regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle operations, and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the *Railway Act* (RA), the *Transport Act* (TA), the *National Transportation Act* (NTA), the *Western Grain Transportation Act* (WGTA), and CTC regulations.

Tariff Control Activity

Year Ending December 31	1983	1984	1985
Total Rail Freight Tariffs Filed	51 167	53 145	59 866
Total Rail Express Tariffs Filed	5 996	6 269	9 550
Total Rail Passenger Tariffs Filed	21	979	533
Total Rail Agreed Charges Filed	650	638	746
Total Agreed Charges in Effect	176	184	189
Number of Participating Shippers Currently in Effective Agreed Charges	1 480	1 479	1 464

Subsidies Control Section

This section is responsible for discharging the Commission's administrative mandate under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act*, the *Western Grain Transportation Act* and regulations pursuant to the enacting legislation. These statutes provide for federal subsidies to carriers handling designated commodities in Atlantic and Western Canada.

In 1985, the section began developing a program to speed up the processing of claims under the Atlantic Region Freight Assistance Program. A number of options were being considered requiring changes to the current regulations. It is hoped that the new process will be fully operational in 1986. In the interim, however, the section has implemented procedural changes which have resulted in a reduced backlog of claims and accelerated processing time.

- *Maritime Freight Rates Act*

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and that portion of Quebec east of Diamond and Lévis situated south of the St. Lawrence River. This geographic area was designated in the Act as the "select territory". When Newfoundland became a province, the select territory was expanded to include Newfoundland, but not Labrador.

This Act requires Canadian National Railway Company (CN) to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points within the select territory and moving to Canadian stations west of the territory.

Other rail carriers operating in the select territory are permitted to meet the lower rates imposed on CN and, in return for this concession, the federal government reimburses all carriers to the extent of revenue loss involved.

- *Atlantic Region Freight Assistance Act*

This Act was passed in 1969 to provide federal assistance to shippers in Atlantic Canada by lessening their transportation costs on movements of traffic within and from the select territory.

Section 3 of the Act authorizes subsidies to truckers transporting goods to Canadian points west of the select territory. Such subsidies are similar to those received by rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

Section 6 of the Act authorizes assistance to designated recipients, within the select territory, to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory, or with other carriers.

Subsidy payments are administered in accordance with regulations established by federal Orders-in-Council and, at the present time, contemplate payments to carriers on traffic moving westbound from the region and traffic originating and terminating at points within the select territory.

Westbound movements are subject to the Atlantic Region Selective Assistance Regulations, which authorize the payment of special assistance to railways, railway express companies and truckers on movements of designated commodities where, in circumstances, such carriers have made prescribed rate reductions in the movements concerned.

Intra-regional movements are covered by the Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations which authorize the

payment of assistance to railways, railway express companies, truckers, and water carriers on the movement of designated commodities originating and terminating at points within the select territory. Carriers concerned may only claim such subsidy where they have reduced rates, otherwise applicable, by percentage reductions prescribed in the regulations.

In addition, the division also verifies subsidy claims submitted by railway companies on export grain and flour under conditions prescribed by section 272 of the *Railway Act*.

- *Western Grain Transportation Act*

This Act, proclaimed in 1983, provides for the prescription of annual rate scales and the percentages of rates to be paid by the federal government and the shippers of grain. Movements, subject to the Act, include western produced grain and grain products, shipped from Western Canada to Thunder Bay or Armstrong, Ont. and export traffic consigned to ports in British Columbia and Churchill, Man.

The division ensures that relevant tariffs are filed and applied pursuant to the provisions of the Act and Commission regulations governing tariffs and rates.

In 1985, the branch assisted in the preparation of the annual rate scale prescribed by order to apply for the 1985-86 crop year, and ensured that tariffs were filed in compliance therewith.

Pursuant to the provisions for payments to carriers, as contained in sections 55 and 58 of the Act and related regulations, the division is responsible for conducting field audits of non-Canada Grains Council controlled movements and special problem areas. In this regard, results of four audits conducted in 1985 were communicated to the Rail Economic Analysis Branch.

Traffic and Tariffs Studies Division

This division carries out investigations and analyses to aid CTC committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and inquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, services and conditions of carriage that could be considered prejudicial to the public interest.

In December 1984, the RTC received notice, pursuant to section 45 of the *Western Grain Transportation Act* that Northern Sales Company Limited and Cargill Grain had reached agreement with CN for rate reductions for weekend loadings of certain grains from specific origins in Western Canada. In March 1985, public hearings into the effect of the agreement were held in Winnipeg, Calgary and Saskatoon. At the conclusion of the hearing in Saskatoon, CN withdrew its proposal for rate reductions because it did not wish to disclose cost savings which would have resulted from the implementation of the reductions. Section staff participated in the hearings.

As a result of a Review Committee decision to reopen the investigation in the Crown Zellerbach Section 23 NTA case involving the shipment of wood chips from the B.C. interior to the Vancouver area, a member of the section's staff was appointed as an inquiry officer, pursuant to section 81 of the NTA. A final report was distributed to the affected parties for comment in May 1985. The Review Committee is expected to issue a final decision in the near future.

Section staff have had a continuing participation in the RTC inquiry into interswitching. Staff activities have included the preparation of a staff report which was published in April and the development of a draft proposal for revision of existing interswitching regulations. The proposal was distributed for comment to interested parties in November.

In a related matter, Gulf Canada Products Company (Gulf) made application, pursuant to section 23 of the NTA, for leave to appeal CN's new interswitching rate at Montréal East, published as a result of the RTC's 1984 order to have the said rate raised to compensatory levels. The section completed its investigation of the application, and the RTC subsequently denied Gulf leave to appeal in March 1985.

During the year, the section investigated a request for an amendment to a General Order of the Commission relating to rail traffic matters.

The request, from VIA Rail Canada Inc., was for an amendment to the General Order specifying persons to whom railways may issue passes for transportation. VIA Rail's request was granted and an amendment to the General Order has been prepared.

Section staff have had an ongoing participation in the public hearings convened by the RTC to determine whether certain commission payments by CN Europe to Cast Containers S.A. were rebates and therefore in violation of section 380 of the *Railway Act*. In January, the RTC issued a decision which concluded that it would not grant leave to prosecute CN. The RTC noted that since the commission payments had ceased in 1981, any criminal proceeding in the matter would be out of time. The RTC also concluded that although commercial reasons may dictate the payment of commissions for services rendered, such commercial reasons should not exclude the application of section 380 of the *Railway Act*.

Further to a 1983 RTC decision to deny the Province of Newfoundland and Labrador leave to appeal in its application pursuant to section 23 of the NTA in respect of freight rates on feed grain and flour, the section continued its review of the cost/rate relationship on feed grains and related product movements to the Maritimes and Newfoundland.

The section also prepared an analysis of documentation in respect of a CN request to the RTC for an order to increase compensation payable to CN by the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company for running rights over its line between Welland and Port Colborne, Ont. The subsequent RTC decision to deny the application was released Oct. 7.

As a result of a Review Committee decision, which ordered the RTC to review its 1984 decision and order denying the application of the Vancouver Island E&N Steering Committee, staff attended a public hearing which was convened under section 19 of the NTA which was held in Victoria, B.C. on June 4 and 5. The RTC also received two applications pursuant to section 281 of the *Railway Act* in respect of the present $5.00 minimum rail-passenger fare applicable on Vancouver Island, which it heard at the same time. In November, the RTC issued a decision which denied both section 281 applications and ordered the impugned decision to remain unchanged.

The Chamber of Shipping of British Columbia filed a complaint with the RTC concerning the assessment of tariff items on alfalfa cubes, moving in containers from Alberta processing plants to Vancouver for export, alleging an illegal rebate to its competition. The matter is presently before the RTC.

A Montréal area citizens' group applied to the RTC to intervene in an announced fare hike on a CN commuter run from Montréal to Saint-Hilaire, Que. The application requested that the Commission stay the increase until the results of current negotiations concerning subsidies for the service, involving federal and provincial governments were known. The application for the postponement was denied.

Staff of the Traffic and Tariffs Branch provided support to the RTC in its hearing and decision concerning the transportation of dangerous commodities by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas. Hearings in Vancouver and Victoria, B.C., between March 19 and 27, concerned plans to re-route certain hazardous traffic passing through downtown Vancouver. A Railway Transport Committee Preferred Plan for that traffic was published Sept. 30.

Staff of the Traffic and Tariffs Branch participated in resumed RTC hearings to consider the proper costing methodology for CN's Newfoundland container service. The hearing arose from a 1983 complaint from Atlantic Container Express that CN's Newfoundland container service rates were non-compensatory. The hearing had been suspended by a Privy Council Order while an appeal was heard into the RTC's order for cost and marketing information disclosure by the railway company.

Tariff Studies Section

The primary responsibilities of this section are to analyze, verify, document and prepare reports on freight and passenger rates for use in industry studies and staff investigations of applications and complaints by the Traffic and Tariffs Branch.

The section assisted in the preparation, for RTC approval, of the annual order to prescribe 1986 minimum compensatory rate levels for the movement of canola products pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894.

Section staff investigated and analyzed an application by Gainers Inc. under section 45 of the NTA requesting a declaration concerning legal

tolls applicable on meat carcasses, suspended and moved by rail from Lethbridge, Alta. to destinations in Eastern Canada. The RTC issued an order which ruled in favour of Gainers Inc., and CP Rail has applied for leave to appeal pursuant to section 63 of the NTA to have the order reviewed and rescinded. At the end of 1985, the appeal was still pending.

Members of this section participated in implementing a system for conducting field audits of payments made to railways pursuant to section 55 of the *Western Grain Transport Act*. Section staff also continued to monitor the various amendments filed with the Commission pursuant to the Act.

During the year, section staff investigated numerous complaints on matters concerning passenger fares and freight rates and assisted other division staff in matters related to proposed changes in the CTC General Orders.

Section staff also participated in the analysis of submissions received by the RTC from rail carriers, Canadian shippers and shipper associations pertaining to the impact of U.S. deregulation on international (Canada – U.S.) rail freight traffic.

Traffic Studies Section

The primary responsibilities of this section during 1985 were the establishment of minimum compensatory rate levels for canola products, the co-ordination of Atlantic Region Freight Assistance Program field audits, a Roadcruiser bus service hearing in respect of a tariff filing, the study of traffic flows and patterns and their effects, and the development, maintenance, and use of a traffic flow data base.

Pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894, the Traffic Studies Section prepared, for issuance by the RTC, 10 supplementary orders to the December 1984 order prescribing minimum compensatory rate levels for the movement of canola products in 1985. Staff also conducted a review of traffic statistics and are preparing for RTC approval, the order to prescribe 1986 rate levels. Staff prepared a decision, approved and released by the RTC in December, to grant an application for adjustments to certain prescribed canola rates. In addition, rate and traffic data, in respect of relevant movements for the past five years, were provided to external consultants contracted to review the minimum compensatory rate issue.

In 1985, section staff, in concert with the Subsidy Control Section, and assisted by the Tariff Studies Section, co-ordinated the field audits of 28 carriers participating in the Atlantic Region Freight Assistance Program.

In 1985, section staff participated in a Motor Vehicle Transport Committee hearing in respect of a passenger tariff filed, under section 40 of the NTA, by TerraTransport's Roadcruiser bus service in Newfoundland. The tariff, filed to effect a nine percent increase July 1, 1985, was suspended by the committee pending completion of its investigation. A draft decision, prepared by staff, is presently being studied by the committee.

The comprehensive, multi-year traffic data base containing rail movements within Canada and the U.S. and subsidized rail, road and water movements originating in the Atlantic provinces, was accessed 40 times by various federal, provincial, and private organizations. The data were used primarily for complaints, applications and studies within the Commission itself such as those related to the *Staggers Rail Act* of 1980 and the *Western Grain Transportation Act*. In addition, three of six publications, prepared from the data detailing commodity flows for the years 1981-1983, inclusive were released. Work on the development and expansion of the data base continues with an emphasis on intermodal traffic.

Staff of the section continued to maintain the Standard Point Location Code, a system for identifying Canadian shipping points, for use within the Canadian transportation industry.

Section staff also conducted an investigation of an informal complaint by a consignee who alleged that shipments of grain from Southwestern Ontario to a competitor were not handled in compliance with tariff provisions. A report on the findings of the investigation is to be released to interested parties for comment.

Pursuant to an examination by the RTC of the methodology for determining compensatory rates on "At and East" grain and flour movements, section staff prepared a report outlining the methodology utilized.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

Cases Decided in 1985

Burnstick *et al* and Paul Indian Band v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-366
A-392-84
A-393-84

These cases, reported in the CTC's 1983 and 1984 annual reports, concerned Orders No. R-35480 and R-35611 of the Railway Transport Committee (RTC) which authorized Canadian National Railway Company (CN) to construct a second mainline track at grade across "unopened road allowances" located in the village of Kapasiwin, Alta. This village is within a parcel of land held by Indian and Northern Affairs Canada for the use and benefit of the Paul Indian Band.

In both appeals, the issue was whether the CTC had jurisdiction to make the orders in question under sections 196 and 197 of the *Railway Act*.

On July 12, 1985, by a unanimous decision, the Federal Court of Appeal ruled that both orders should be set aside and the application of CN should be redetermined by the RTC "after inquiring into and hearing evidence on, and determining the question whether the areas on which the company seeks authority to construct a second mainline track are existing highways within the meaning of section 196 of the *Railway Act*".

A notice of public hearing was issued by the RTC on Nov. 27, 1985 to hold a public hearing at Stony Plain, Alta., commencing Jan. 7, 1986.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: A-820-83
83-A-317

This case was reported in the CTC 1983 and 1984 annual reports. It is an appeal by Canadian Pacific Limited (CP Limited) from Order No. R-34836 made on Jan. 28, 1983 by the Railway Transport Committee (RTC). At the time of granting leave, the Court joined an application for review under section 28 of the *Federal Court Act* with the appeal.

By Order No. R-34836 dated Jan. 28, 1983, the RTC directed CP Limited to capitalize the cost of work in its Locomotive Overhaul and Rebuild Program during 1982 and subsequent years if the cost exceeded $100 000 or 10 percent of the cost of a new unit of the same kind and class. This direction was made pursuant to section 1307 of the Uniform Classification of Accounts for Railways which grants discretion to the committee to direct the carrier to apply other minima than those set out in that section.

CP Limited's principal ground for appealing was that the provisions of Order No. R-34836 were beyond the powers and jurisdiction of the RTC.

The Federal Court of Appeal on June 27, 1985 ruled that Order No. R-34836 of the RTC was void "for the reason that the authority of the committee to make that order was derived from Order No. R-32999 which was itself void for the reason that it was in the nature of a regulation which, in order to be valid, should have been adopted by the Canadian Transport Commission rather than by one of its committees"

CN v. CTC Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd.

Federal Court of Appeal
File: 85-A-332

After a public hearing, the Railway Transport Committee (RTC), by Order No. WDR 1983-00246 of Dec. 21, 1983 (as amended since by Order No. WDR 1984-00030 of March 15, 1984) ordered:

1. that Canadian National Railway Company (CN) furnish reasonable and specific facilities for the adequate and suitable accommodation of traffic at the site of the grain terminal at Ridley Island;

2. that CN acquire property interests in lands upon which the receiving and departure yard would be located; and

3. that CN provide reasonable facilities for the placing of railcars on Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd.'s unloading

tracks, and the removal of empty railcars from the Prince Rupert Grain and Ridley Grain Ltd.'s transfer tracks for return to the receiving and departure yard.

CN applied for leave to appeal the order (which was confirmed by the Review Committee on April 30, 1985) claiming various errors of law and jurisdiction on the part of the Commission.

The Federal Court of Appeal denied CN leave to appeal the decision of the RTC and also denied an extension of time to apply for leave to appeal the Review Committee's decision.

CP Limited v. CTC
CN v. CTC

Federal Court of Canada
Files: T-603-85 (CP)
T-842-85 (CN)

Applications under section 18 of the *Federal Court Act* were made by Canadian National Railway Company (CN) and Canadian Pacific Limited (CP Limited) for a Writ of *Certiorari* to quash CTC Decision No. WDR 1985-02 dated Feb. 8, 1985 and for a Writ of Prohibition against the CTC, to prohibit them from considering the application of the City of Regina made pursuant to the *Railway Relocation and Crossing Act* (RRCA) to relocate certain facilities owned and operated by CN and CP Limited and used by VIA Rail Canada Inc.

By orders of the Court issued on May 7, 1985, it was ordered that the applications by CN and CP Limited be heard together.

CN and CP Limited argued that the CTC acted beyond its jurisdiction as:

1. the application of the City of Regina did not comply with subsection 3(1) of the RRCA and thus, the Commission was unable to make a determination under subsection 5(1);

2. paragraph 3(5)*(a)* of the RRCA had not been complied with; and

3. the CTC did not satisfy itself that subsection 5(1) of the RRCA had been complied with.

The City of Regina argued that all requirements set forth in sections 3 and 4 of the RRCA have been met. It added that nothing in the RRCA either expressly or by implication requires that an urban development or transportation plan fulfill a long-term stated intention of an applicant with respect to railway relocation or precludes applications for railway relocation in stages.

The City of Regina argued further that the requirements of section 4 had been met by the financial plan filed with the Commission and that, in any case, the Commission was not restricted to this plan in determining the net costs of railway relocation as it will form its opinion after holding a hearing as required by subsection 5(2) of the RRCA.

The applications by CN and CP Limited were heard on Oct. 17, 1985 and the Court, on Nov. 22, 1985, dismissed them with costs.

Cases Dismissed in 1985

The National Farmers Union v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: A-384-84
A-790-84

On June 1, 1984, the National Farmers Union was granted leave to appeal a decision of the Review Committee dated March 7, 1984 which upheld Railway Transport Committee (RTC) Orders No. R-35927 and R-35928 made pursuant to section 73 of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA). The appellant claimed that the WGTA did not authorize the filing of tariffs after Nov. 1, 1983 for the period extending from Jan. 1, 1984 to July 31, 1984, and that the RTC had no authority to authorize the railways to file their tariffs on any date after Nov. 1, 1983.

On June 28, 1985, the Court dismissed the appeal and certified, pursuant to subsection 64(5) of the *National Transportation Act*, "that the Commission did not err in law in its Decision No. 1984-02 dated March 7, 1984 holding that Tariff CFAW 4310 filed and published Nov. 29, 1983 was a legal basis for Orders No. R-35927 and R-35928".

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: A-258-85
84-A-354

On Oct. 30, 1984, the Railway Transport Committee (RTC) required certain marketing and costing information supplied by Canadian National Railway Company (CN) to be released to interested parties *in camera* subject to conditions.

CN claimed that the RTC erred in law

1. in adopting the procedure it did because the applicant was denied its legal rights under section 7 of the *Constitution Act* 1982 as enacted by the *Canada Act* 1982 (U.K.) c. 11; and

2. by failing to adopt an appropriate *in camera* procedure for the testing of the applicant's marketing and costing evidence, one which would protect against the specific direct harm likely to be caused to the applicant if such information were released to the applicant's competitors.

Atlantic Container Express Inc., a party to the proceedings giving rise to the application for leave to appeal, argued that the CTC exercised its discretion as provided by Rule 15(13) of its General Rules and that the question of whether costing or other confidential information should be disclosed was a matter within the discretion of the CTC pursuant to section 331 of the *Railway Act*. In choosing this method of procedure, the CTC said it was adopting the practice of the Anti-Dumping Tribunal, which has not been disapproved by the Federal Court.

On June 19, 1985, the Federal Court of Appeal dismissed the appeal by rejecting CN's allegations and ruling that there had not been any breach of the rules of procedural fairness and natural or fundamental justice.

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-315

Canadian National Railway Company, on April 23, 1984, applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal from a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated March 23, 1984 designating branch lines or segments thereof as grain dependent branch lines for the crop year 1984-1985 on the grounds that the RTC erred in failing to include certain branch lines as grain dependent pursuant to subsection 40(1) of the *Western Grain Transportation Act*.

On March 27 of this year, the Court dismissed the application.

Cases Discontinued in 1985

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-308
A-741-84

On April 26, 1984, the Court granted Canadian Pacific Limited (CP Limited) leave to appeal the decision and order of the Railway Transport Committee (RTC) of Jan. 26, 1984 made pursuant to section 52 of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) following a complaint received from Continental Grain Company (Canada) Ltd. about a tariff filed by CP Limited. The decision ordered CP Limited to make changes to the said tariff.

CP Limited argued that the CTC's General Rules should have been applied in conjunction with section 52 of the WGTA, and that this omission resulted in a violation of the rules of natural justice. It argued further that demurrage is not a rate for the movement of grain within the meaning of Part II of the WGTA, and that the CTC had erred as a matter of law or jurisdiction in so concluding.

On June 25, 1985, CP Limited gave notice that it was discontinuing its appeal.

Loomis Courier Service Ltd. v. Federal Express Co.

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-380
A-443-84

This appeal, reported in the CTC's 1983 and 1984 annual reports, arose from Decision No. 7700 of the Air Transport Committee dated Oct. 25, 1983, which amended Federal Express Co.'s licence by permitting it to expand its transborder commercial air services. The appellant, a courier company, argued that the committee incorrectly interpreted the "public

convenience and necessity" test of subsection 16(3) of the *Aeronautics Act*. It contended that the applicant, in order to obtain an amendment to its licence, must demonstrate that both public convenience and necessity will be served. Loomis Courier Service Ltd. added that the decision was unsupported by evidence. Leave to appeal was granted on Feb. 23, 1984.

In October 1985, the appellant gave notice that it was discontinuing this appeal.

Arctic Grain Ltd. v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-334
A-1384-83

This case was mentioned in the CTC's 1983 and 1984 annual reports, and concerns Railway Transport Committee Order No. R-34908 dated Feb. 28, 1983 which ordered Canadian National Railway Company to continue to provide service in accordance with section 262 of the *Railway Act* at Continental Grain's facility at Prince Rupert and Arctic Grain's facilities at Prince Rupert and Churchill. On Sept. 9, 1983, leave to appeal was granted to Arctic Grain Ltd. which argued that the committee erred in law when it determined that pelletized screenings are not grain, and when it failed to exercise its powers pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* to investigate the unfair disadvantage imposed on exporters of screenings.

On March 1, 1985, the appellant discontinued its appeal.

Continental Grain Co. (Canada) Ltd. v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: A-1381-83
83-A-330

This appeal is from Railway Transport Committee Order No. R-34908 of Feb. 28, 1983 which concerned a dispute between Continental Grain Company (Canada) Ltd. and Canadian National Railway Company (CN) over the shipper's liability for demurrage charges assessed on export movements of screenings, and the railway's decision to withhold certain unloading services until Continental guaranteed the payment of the demurrage charges. On Sept. 9, 1983, leave was granted to appeal the order which directed CN to continue to provide rail services to Continental in accordance with section 262 of the *Railway Act*, and permitted CN to continue charging for demurrage.

Continental submitted that the effect of Order-in-Council P.C. 1959-569 and Board Order No. 99781 was to exempt from demurrage tariffs grain, including screenings, destined for export and consigned to public and semi-public elevators, and that the CTC erred in law in finding that pelletized screenings are not grain.

On Jan. 29, 1985, the appellant discontinued its appeal.

Cases Pending in 1985

CP Limited v. CTC and the City of Toronto *et al*

Supreme Court of Canada
Files: 83-A-340
A-1471-83

In November 1982, Canadian Pacific Limited (CP Limited) demolished and removed one of its buildings which had been known as the West Toronto Station.

The Railway Transport Committee held a public hearing, and by a decision dated April 28, 1983, ruled that it had jurisdiction in the matter, and that CP Limited had carried out the removal of the station without first seeking the required approval from the committee. CP Limited appealed to the Federal Court of Appeal on the grounds that the committee had erred in deciding that such approval was necessary.

On Jan. 10, 1985, CP Limited applied to the Supreme Court of Canada for leave to appeal from a judgment of the Federal Court of Appeal pronounced on Dec. 18, 1984, on the grounds that the said Court erred in refusing to deal with the questions of law and jurisdiction before it on the appeal from the CTC decision dated April 28, 1983, and that it also erred in failing to certify a meaningful opinion upon any question of law or jurisdiction.

This case is scheduled to be heard in February 1986.

Transports Spéribel Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-332
A-98-83

On Dec. 6, 1982, the Court granted leave to appeal a Dec. 18, 1981 decision of the Motor Vehicle Transport Committee, that denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the basis that the trucker did not hold the required Québec Transport Commission permit to transport the goods for which the claims were made. Spéribel did hold a certificate issued under the federal *Atlantic Region Freight Assistance Act* and associated regulations which, subject to certain conditions, made the company eligible to receive assistance for its trucking operations. Spéribel argued that the provincial transport authority and not the CTC had jurisdiction to rule on the scope of a transport permit held by a trucker certified under the federal act. Spéribel also contended that a judgment of the Court of Sessions of the Peace (a provincial court of criminal jurisdiction), which found the company not guilty of lacking the required permit for its trucking operations, was sufficient evidence of provincial transport authority approval concerning the scope of the permit. Spéribel concluded that the CTC erred in law in ruling that the transport permit did not authorize Spéribel to carry on the movement of goods for which the assistance was claimed.

There has not been any new development since April 21, 1983.

The Corporation of the Township of Nakina v. CN

Federal Court of Appeal
File: 85-A-358

An application for leave to appeal the decision of the Railway Transport Committee (RTC) rendered on Aug. 16, 1985 and known as Order No. R-38414 was filed by the Corporation of the Township of Nakina in September 1985.

The RTC conducted an inquiry into the proposed operational changes by Canadian National Railway Company (CN) relating to the freight train service between Nakina and Armstrong, Ont. and found that these changes at Nakina constitute a removal, closure or abandonment of the Nakina station and would result in removal of employees.

The applicant seeks leave to appeal the committee determination that the effects of a run-through on the Township of Nakina are not a matter within its jurisdiction as found in section 120 of the *Railway Act*.

CN argues that where a power to grant leave is authorized by legislation but the legislation does not provide limits or guidelines for the exercise of this power, the decision to grant leave and the factors to be considered therein are discretionary. Furthermore, the RTC decision was not unreasonable or capricious and should not be interfered with.

The CTC has lately been made a party to the proceedings.

CP Limited v. VIA Rail Canada Inc. and CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-359

In 1978, Canadian Pacific Limited (CP Limited) and VIA Rail Canada Inc. concluded an agreement setting forth the terms and conditions, including the terms of compensation pursuant to which the applicant would render certain services to VIA Rail in the operation of passenger-train services. The agreement also provided for arbitration with respect to any differences which may arise under it. Notwithstanding these provisions, the Railway Transport Committee (RTC), according to CP Limited, assumed jurisdiction reserved for arbitration in rendering its decision on Aug. 27, 1985 and therefore CP Limited, in October 1985, applied for leave to appeal the decision on the grounds that the committee erred as a matter of law or jurisdiction in that the CTC, being a creature of statute, does not have inherent jurisdiction nor any jurisdiction conferred by Parliament to entertain "a claim of a civil or contractual nature between subject and subject".

It added that in any event, under the agreement in relation to which the RTC purported to interpret the rights of the parties, jurisdiction was given to an arbitrator to be appointed according to the terms of the agreement and not the RTC.

On Nov. 29, the applicant, CP Limited, was granted leave to appeal from the "ruling" made by the committee on Aug. 27, 1985.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-366

Canadian Pacific Limited (CP Limited) applied in October 1985 for leave to appeal Order No. R-38529 dated Oct. 2, 1985 issued by the Railway Transport Committee (RTC) which it claims is *ultra vires* the RTC since it is in the same terms as Order No. R-34836 which was set aside by the Federal Court of Appeal on June 27, 1985 for being in the nature of a regulation, therefore, beyond the powers of the RTC, the authority to enact regulations being reserved to the CTC itself.

CP Limited adds that even if Order No. R-34836 were not invalid, section 328 of the *Railway Act*, the pretended source of authority for both RTC Order No. R-38529 and Commission Order No. 1985-CTC-7, does not expressly authorize the retroactive exercise of the power therein conferred.

The applicant also argues that Commission Order No. 1985-CTC-7 dated Sept. 17, 1985, which purports to adopt and implement a Uniform Classification of Accounts, is invalid for being too ambiguous or vague or ineffectual because of non-compliance with the *Statutory Instruments Act*.

Motion for leave to appeal had not been heard by the Federal Court of Appeal as of Dec. 16, 1985.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-369

On Nov. 15, 1985, Canadian Pacific Limited applied for leave to appeal a decision of the Review Committee dated Oct. 16, 1985 on the grounds that the CTC erred:

1. in failing to fully and properly consider the applicant's application for review dated June 28, 1985 as provided by section 63 of the *National Transportation Act* (NTA), and in holding that the matters raised by the said application did not fall within the grounds for review under section 63 of the NTA;

2. in finding that the Railway Transport Committee had not erred in ordering the applicant to chill drinking water to 42°F or less; and

3. in failing to review and set aside the order concerning drinking water, and when it "based its decision or order on an erroneous finding of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it"

This application has not been heard yet.

CP Limited v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
File: 84-A-358

Canadian Pacific Limited (CP Limited), the appellant, submits that the Railway Transport Committee (RTC) by its Order No. R-37470 dated Nov. 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act*. It further claims that the committee also erred in failing to find that General Order T-12 was applicable at Montréal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montreal East, then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued

Canadian National Railway Company, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985 and on March 11, CP Limited filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that The Freight Traffic Interswitching Regulations, 1978, C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montréal East by virtue of section 93 of the *Railway Act* which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in Court.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-301
A-508-84

On Jan. 20, 1984, Canadian Pacific Limited (CP Limited) filed a notice of motion pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act* for leave to appeal the Decision and Order No. R-36012 of the Railway Transport Committee, ordering CP Limited, *inter alia*, to develop and submit to the committee by June 30, 1984, a plan for the elimination or phasing out of the handling of dangerous commodities through or into the Vancouver waterfront area on or prior to Jan 1, 1986. CP Limited alleges that the decision and order are wrong in law or made without jurisdiction. The appellant argues that the Commission would not have authority to order a railway to cease in whole, or in part, the use of its lawfully authorized facilities. CP Limited claims that it has the statutory and common law rights to manage and operate its railway, and that the powers of the CTC are merely regulative and remedial. Leave to appeal was granted on April 2, 1984.

The case is still pending at the end of 1985.

CP Limited v. CTC and Columbia Containers Limited

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-342
A-1203-83

The Railway Transport Committee (RTC), by a decision dated April 14, 1983, ordered an amendment to Canadian Pacific Limited's (CP Limited) demurrage tariffs, and gave Columbia Containers Ltd. (Columbia) unlimited free time for the use of railcars for certain grains included in Schedule I of the *Canada Grain Act*.

CP Limited has submitted that the CTC had no jurisdiction or statutory authority to order the unlimited free use of railcars by Columbia. The main issue involves the interpretation of Order-in-Council P.C. 1959-569, which suspended certain demurrage charges and Board Order No. 97881, which confined the suspension of demurrage charges to grain consigned to public and semi-public terminal elevators.

CP Limited also contends that the difference in treatment between licensed terminal elevators and Columbia did not and could not create an unfair, undue or unreasonable disadvantage as contemplated by subsection 23(3) of the *National Transportation Act* since the distinction in charges was established by the aforesaid Order-in-Council and Board order.

Pursuant to leave of the Federal Court of Appeal granted Aug. 5, 1983, CP Limited has appealed the decision of the RTC made April 14, 1983. The matter has yet to be argued before the Federal Court.

CN v. CTC and Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-311
A-806-84

This appeal of a Railway Transport Committee (RTC) decision of Jan. 26, 1984, was mentioned in the 1984 CTC annual report. Canadian National Railway Company whose application for leave to appeal was supported by Canadian Pacific Limited, has argued that:

1. the RTC erred in holding that the application of the Canadian Car Demurrage Rules to Tariff CFAW 4310 CTC (F) 1032 violates the provisions of Part II of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA);

2. the RTC erred in accepting the original application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA and in failing to permit the applicant sufficient time to respond in both instances in contravention of the provision of the General Rules of the CTC thus resulting in a violation of the right of the applicant to natural justice;

3. the RTC erred in deciding the application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA when many of the issues raised therein were, in fact, *sub judice* at the instance of the respondent in a previous case for which leave to appeal had already been granted by this Court.

Leave to appeal was granted April 26, 1984 and the case is still pending.

CN v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.
CP Limited v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.

Supreme Court of Canada
Files: 17498 (CN)
17499 (CP)

By Order No. WDR-00534 on Oct. 23, 1981, the Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonement of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line, but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superseded sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgment dated Dec. 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court gave reason to the appellants' arguments. The judgment stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory burden on CN and CP Limited, an obligation of perpetual operation of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CN bonds needed to build the segment.

The Court held further that the *Special Act* and sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual and could only be altered by statute. The Court consequently held that the order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for leave to appeal the judgment of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on Feb. 7, 1983, such leave was granted. In 1984, the CTC was granted leave to intervene in these appeals. The case is still awaiting hearing at the end of 1985.

Canada Post Corporation v. Federal Express Co. and CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-379
A-551-84

Leave to appeal from Air Transport Committee Decision No. 7700 dated Oct. 5, 1983 (referred to in the Loomis Courier Service Co. v. Federal Express Co. case) was granted on Feb. 23, 1984 insofar as it relates to Federal Express.

Canada Post contends that the committee exceeded its jurisdiction and erred in deciding that Federal Express had satisfied the test of "public convenience and necessity", and the committee proceeded on a wrong principle, contrary to the evidence and the weight of evidence from the hearing.

The appeal is still pending at the end of 1985.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-55
A-1259-82

This case was mentioned in the 1982 and 1983 CTC annual reports. It concerns the Railway Transport Committee decision of May 7, 1982. The committee denied Canadian Pacific Limited (CP Limited) permission to claim ownership costs (costs of capital and depreciation) on assets provided by the federal government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program for the purposes of making subsidy or rate-making determinations under the *Railway Act*. The committee held that allowing such costs to affect the costing system without subsequent adjustments for subsidy and for such other purposes as the committee considered appropriate, would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for in another program.

CP Limited contends that the committee misdirected itself and took into account extraneous circumstances in interpreting the applicable sections of the *Railway Act* and the Railway Costing Regulations. The railway's position is that the purpose of section 252 and following sections of the *Railway Act* is to allow CP Limited to be reimbursed for the actual losses incurred in the operation of uneconomic branch

lines which it is required to operate, and not to determine questions of ownership of the assets. The railway argues that the fact that the federal government provided the assets is irrelevant.

CP Limited obtained leave to appeal in November 1982. The case is still pending.

CN v. CTC, CP Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal
File: 85-A-364

In this case, Canadian National Railway Company (CN) is seeking leave to appeal a majority decision of the Review Committee dated Sept. 17, 1985. It is alleged that the committee erred on a question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montréal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act* (RA), and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the enactment of the *National Transportation Act* (NTA) was to improve the financial viability of railway companies, and therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the RA, relating to the movement of grain and flour to Eastern Canada, and section 23 of the NTA, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the RA, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP Limited, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the RA do not apply to special interswitching charges but to freight rates which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

On Nov. 14, 1985, the Court ordered the file to be kept in abeyance "for a reasonable time until the receipt of the reasons of the Commission", as the Review Committee has yet to issue the detailed reasons in support of the majority decision of Sept. 17, 1985.

Norfolk and Western Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-301

In January 1985, Norfolk and Western Railway Co. applied, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act* (NTA), for an order granting leave to appeal from a decision of the CTC's Railway Transport Committee dated Dec. 13, 1984 by which it did not disallow a proposal by Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited to acquire, on an equal partnership basis from Consolidated Rail Corporation, the Canada Southern Railway Company, the Detroit River Tunnel Company and the Niagara River Bridge Company.

The applicant submits that where an objection is made pursuant to section 27(3) of the NTA, the CTC is required to make an adjudication and contemplate both a decision and an order or, in the alternative under paragraph 46(1)(c) of the NTA, to exercise its discretion to act by order and attach conditions to the order as it sees fit. It adds that if the CTC must make an order or can make an order, it has jurisdiction to attach conditions to any such order.

The applicant argues that the CTC, therefore, committed an error of jurisdiction by improperly failing to exercise its discretion and/or jurisdiction and issue an order to which the conditions requested by the applicant would be attached.

As of Dec. 16, 1985, the motion has not been disposed of.

Municipal Corporation of the Town of Vanier v. CN, CTC and VIA Rail Canada Inc.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-353
A-778-85

Pursuant to Orders No. R-38325, R-38335 and R-38336 of the Railway Transport Committee (RTC), which in substance allowed Canadian National Railway Company (CN) to proceed with construction of a second main track in the Town of Vanier, the town first asked the Review Committee of the CTC to stay execution of these orders long enough to allow the Federal Court of Appeal to rule on its applications for a stay and for leave to appeal.

The Review Committee dismissed the application for a stay and the Federal Court of Appeal did likewise, but the application for leave to appeal was granted and in October 1985, the Town of Vanier gave notice that it was filing an appeal, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, from Orders No. R-38325 of July 11, R-38335 and R-38336 of July 12, 1985 of the RTC, as follows: "Are these Orders valid in light of the provisions of section 53 of the General Rules of the Canadian Transport Commission?"

Ruth Adelia v. CTC

Federal Court – Trial Division
File: T-2493-85

In May 1985, the plaintiff, a disabled person, was refused travel by Air Canada on a flight from Regina to Ottawa. In the opinion of an Air Canada representative, the plaintiff was incapable of self-care and therefore, in accordance with the provisions of Air Canada's tariff, the plaintiff was required to travel with an attendant. As the plaintiff was travelling without an attendant, she was refused travel.

In November 1985, the plaintiff filed an action in the Federal Court to seek the Federal Court's intervention to have those tariff provisions disallowed. The trial has not yet taken place.

APPENDICES

A – *Western Division* 77

B – *Railway Transport Committee* 79

C – *Air Transport Committee* 101

D – *Water Transport Committee* 109

E – *Motor Vehicle Transport Committee* 113

F – *Review Committee* 115

G – *Research Branch* 119

APPENDIX A
Western Division

I – Branch Lines Hearings/Decisions, 1985 78

II – Orders and Decisions, 1985
Applicable to the Removal of Other Trackage 78

I – Branch Lines Hearings/Decisions, 1985

Subdivision	Date	Decision
CP Rail/Fife Lake	March 19	Open for carriage of 17.7 miles between Coronach and Big Beaver, Sask.
CN/Gravelbourg	Nov. 8	Abandon operation of 4.27 miles between mile 47.30 and mile 51.57.

Note: As indicated in the Western Division section, there were no branch line hearings held during 1985. However, these two decisions were issued.

II – Orders and Decisions, 1985 Applicable to the Removal of Other Trackage

Order No.	Date	Type of Order
WDR 1985-00079	April 1	Authorizes abandonment of industrial trackage on North Industrial Spur off mile 5.66, CN Warman Subdivision, Sask.
WDR 1985-00163	Aug. 9	Authorizes abandonment of part of E Lead and three emanating spurs off mile 174.95, CP Rail Brooks Subdivision in the City of Calgary, Alta.
WDR 1985-00182	Sept. 4	Authorizes abandonment of a spur track off the Burlington Northern Burrard Inlet Line from a point at or near Cordova Street in Vancouver, B.C. for a distance of 260 feet.
WDR 1985-00183	Sept. 6	Authorizes abandonment of the Penticton Townline Spur off mile 0.32, CP Rail Princeton Subdivision in the City of Penticton, B.C.
WDR 1985-00198	Oct. 4	Authorizes abandonment of Burlington Northern Railway Company line from Keremeos, B.C. to Chopaka, Washington on the international boundary between the United States and Canada, a distance of 17.29 miles.
WDR 1985-00224	Oct. 28	Authorizes abandonment of the Moose Nose Gravel Pit Spur off mile 114.57, CP Rail Keewatin Subdivision, Ont.
WDR 1985-00262	Nov. 26	Authorizes abandonment of two Gulf Oil Canada Ltd. spurs off mile 1.05 "L" yard lead off mile 1.25, CP Rail Carberry Subdivision, City of Winnipeg, Man.

APPENDIX B
Railway Transport Committee

I – Decisions Issued, 1985 80

II – Orders and Decisions, 1985
Non-Prairie Branch Line Abandonment 83

III – Non-Prairie Branch Line Abandonment
Applications on Hand, December 31, 1985 85

IV – Orders and Decisions, 1985
Subsection 260(8) (Passenger-Train Services) 88

V – Rail Accidents
Preliminary Statistics , 1985 91

VI – Payments, 1985
Western Grain Transportation Act 92

VII – Summary of Total Claims and Payments
to Eligible Railways, 1984 93

VIII – Summary of Claims and Payments, 1984
Canadian National Railway Company 93

IX – Summary of Claims and Payments, 1984
Canadian Pacific Limited 94

X – Summary of Claims and Payments, 1984
Algoma Central Railway 94

XI – Summary of Claims and Payments, 1984
Quebec North Shore and Labrador Railway Company 94

XII – Claims and Payments, 1984
Section 256 (Unprotected Branch Lines) 95

XIII – Claims and Payments, 1984
Section 258 (Protected Branch Lines) 98

XIV – Claims and Payments, 1984
Section 261 (Passenger-Train Services) 99

I – Decisions Issued, 1985

Date Rendered		Disposition
Jan. 9	Applicability of the Regulations of the Canadian Transport Commission to the operation of rail grinding equipment owned by Speno Rail Services Company. Decision and Order No. R-37621.	Regulations apply.
Jan. 10	Inquiry pursuant to sections 45 and 48 of the *National Transportation Act*; and in the matter of section 380 of the *Railway Act* and agreements between CN Europe and CAST Containers S.A.	
Jan. 24	Application by CN for authority to abandon operation of the portion of the Marmora Subdivision from Glen Miller (mile 36.00) to Marmora (mile 61.30), Ont. Decision and Order No. R-37682.	Granted.
Feb. 6	Report of the Inquiry into the Failure of Tank Car UTLX 98646 on Feb. 28, 1984 in CN's MacMillan Yard, in the Township of Vaughan, Ont. Report and Order Nos. R-37843 and R-37844.	Revised regulations for inspection, construction, handling and placarding of tank cars.
Feb. 11	Application by CN for authority to abandon the operation of the Oxford Subdivision from Pugwash Junction (mile 16.49) to Scott Spur (mile 71.43), in N.S. Decision and Order No. R-37727.	Granted.
Feb. 22	Application by CN for authority to discontinue the operation of the passenger-train service between Sioux Lookout and Thunder Bay North, Ont. Decision and Order No. R-37775.	Granted.
March 14	Application by Gulf Canada Products Company pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CN.	Reaffirms Feb. 14, 1985 Decision.
March 29	Designation of Grain Dependent Branch Lines for the crop year 1985-86.	Branch lines designated.
May 15	Transportation of dangerous commodities by rail; and the report entitled *The Transport of Dangerous Commodities by Rail in the Toronto Census Metropolitan Area: A Preliminary Assessment of Risk* prepared by Ian Burton and Keith Post.	Recommendations denied.

Date Rendered		Disposition
June 5	Closure of the Cornwall Street level crossing at mile 51.68 Granby Subdivision as a result of the application of the City of Saint-Hubert, Que., pursuant to section 16 of the *Railway Relocation and Crossing Act*, S.C. 1974, c. 12, to obtain a subsidy for the construction of a grade separation to carry Champlain Boulevard (Gaétan-Boucher) over the tracks of CN at mile 39.97 of Rouses Point Subdivision.	
June 28	Application by CN for authority to abandon the operation of the St. Quentin Subdivision from Tide Head (mile 0.00) to I.N.R. Junction (mile 105.76), in N.B. Decision and Order No. R-38237.	Denied.
July 25	Reconsideration of the application for the discontinuance of VIA Rail's passenger-train service between Calgary and South Edmonton pursuant to subsection 260(8) of the *Railway Act*. Decision and Order No. R-38365.	Granted.
July 31	Issues pertaining to the Canadian Transport Commission's Cost of Capital Methodology for Regulated Railways; and proposed amendments to the Railway Costing Regulations Related to the Cost of Capital.	Regulations amended.
July 31	Application by CP Rail, on behalf of the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company, for authority to abandon the operation of the portion of the Hamilton and Dundas Branch from mile 2.66 to mile 3.94, in the Town of Dundas, Ont. Decision and Order No. R-38372.	Granted.
Aug. 16	Proposed rail operational changes by CN relating to the freight train service between Nakina and Armstrong, Ont.; and complaints received by the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission in connection with the said rail operational changes by CN. Reference: section 120 of the *Railway Act*, and section 33 of the Canadian Transport Commission General Rules. Decision and Order No. R-38414.	
Sept. 12	Applications by VIA Rail and CN under sections 119, 120 and 129 of the *Railway Act* for authority to eliminate certain passenger-train stops, close or abandon certain shelters and stations, and eliminate certain caretakers and agents in the Matapédia Valley and Gaspé Peninsula, Que. Report and Order No. R-38469.	
Sept. 16	Applications filed by CP Rail and CN pertaining to the operation and testing of cabooseless trains.	Testing program initiated.
Sept. 25	Applications by Devco Railway for authority to abandon operations over its main line between MacAskill's Grade and the Broughton Switch, and to abandon its Port Morien extension in N.S. Decision and Order No. R-38502.	Granted.

Date Rendered		Disposition
Sept. 25	Application by QNS&L for authority to discontinue the passenger-train service operated between Schefferville and Sept-Îles and between Ross Bay Junction and Wabush/Labrador City, in Quebec and Newfoundland. Decision and Order No. R-38519.	Denied.
Sept. 30	Transportation of dangerous goods by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas.	Preferred plan issued.
Oct. 2	Application filed by CP Rail for authority to abandon operations over a portion of the Nickel Subdivision, at Walden, Ont. Decision and Order No. R-38514.	Granted.
Oct. 7	VIA Rail passenger-train speed inquiry. Decision and Order Nos. R-38524 and R-38525.	
Oct. 17	Application by CN for authority to abandon operations over the Dunnville Subdivision between Fort Erie and Nickel (Port Colborne), and between Macey (Port Colborne) and Ca'edonia, Ont. Decision and Order No. R-38553.	Granted.
Nov. 1	Application by CP Rail for authority to abandon operations over the Port McNicoll Subdivision between Orillia and a point near Uhthoff, Ont. Decision and Order No. R-38606.	Granted.
Nov. 8	Review of Order No. WDR 1984-00215 and WDR 1984-13 Decision; and a consolidated application under section 281 of the *Railway Act* respecting VIA Rail's minimum passenger fare on Vancouver Island. Report and Order No. R-38651.	Application and Decision reaffirmed.
Nov. 14	Application by CN for authority to abandon the operation of the Kensington Subdivision from Linkletter (mile 19.45) to Tignish (mile 84.61), P.E.I. Bench Decision and Order No. R-38842.	Denied
Dec. 3	Notice of proposed acquisition by the Consolidated Rail Corporation of certain leasehold and stock interests in the St. Lawrence and Adirondack Railway Company, pursuant to the provisions of section 27 of the *National Transportation Act*.	Acquisition not disallowed.
Dec. 20	Application by CN for adjustments to certain minimum compensatory rapeseed oil rates, applicable from Armstrong, Ont. to Kentville, Middleton and New Minas, N.S. via the routing CN Rockingham, Nova Scotia Dominion Atlantic Railway beyond, as prescribed by Order Nos. R-37613 and R-37728 dated respectively Dec. 27, 1984 and Feb. 5, 1985. Decision and Order No. R-38845.	Granted.
Dec. 30	Transportation of dangerous commodities by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas. Decision and Order No. R-38851.	Modified Preferred Plan issued.

II – Orders and Decisions, 1985
Non-Prairie Branch Line Abandonment

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
Prince Edward Island			
CN/Souris	Royalty Jct.– Souris 0.00 – 55.02	R-38383 – Aug. 5	Ordered continued.
CN/Kensington	Linkletter – Tignish 19.45 – 84.61	R-38842 – Nov. 14	Ordered continued.
Nova Scotia			
CN/Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur 16.49 – 71.43	R-37724 – Feb. 11	Ordered abandoned effective June 30, 1985: P.C. Order No. 1985-1900: Abandonment date deferred to June 30, 1986.
Devco/Port Morien Extension	Morien Jct.– Port Morien 0.00 – 2.10	R-38502 – Sept. 25	Ordered abandoned effective Oct. 25, 1985.
New Brunswick			
CN/St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct. 0.00 – 105.76	R-38237 – June 28	Ordered continued.
Quebec			
CN/Monk	Pelletier – Ste-Claire 68.23 – 196.30	R-37645 – Jan. 16	Ordered abandoned effective Feb. 20, 1985.
CP Rail/Maniwaki	Laman – Wakefield 3.0 – 19.7	R-38843 – Dec. 20	Abandonment date deferred to June 1, 1986.
Ontario			
CN/Marmora	Glen Miller – Marmora 36.00 – 61.30	R-37682 – Jan. 24	Ordered abandoned effective Feb. 28, 1985.
CN/Meaford	Collingwood – Meaford 34.60 – 52.19	R-38137 – May 17 R-38368 – July 26	Amendments of Order No. R-37433 Nov. 20, 1984; ordered abandonned effective Dec. 31, 1985.
CP Rail/Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place 9.0 – 28.1	R-38191 – June 3	Ordered continued.
CP Rail (T.H. & B.)/H.&D. Branch	Town of Dundas 2.66 – 3.94	R-38372 – July 31	Ordered abandoned effective Aug. 30, 1985.

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
CP Rail/Nickel	Town of Walden 12.1 – 12.6	R-38514 – Oct. 2	Ordered abandoned effective Nov. 1, 1985.
CN/Dunnville	Fort Erie – Nickel (Port Colborne) 2.00 – 17.60 Macey (Port Colborne) – Caledonia 20.90 – 58.28	R-38553 – Oct. 17	Ordered abandoned effective Nov. 21, 1985.
CP Rail/Port McNicoll	Orillia – Uhthoff 0.00 – 7.3	R-38606 – Nov. 1	Ordered abandoned effective Dec. 5, 1985.

III – Non-Prairie Branch Line Abandonment Applications on Hand, December 31, 1985

Subdivision	Between	Miles	Status
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct. – Argentia	0.00 – 20.65	Ordered continued Aug. 15, 1984. To be reviewed after Aug. 15, 1986.
Nova Scotia			
CN/Inverness	Port Hastings – Inverness	0.00 – 55.64	Review Hearing Nov. 12, 1985; decision pending.
Dominion Atlantic Railway/ CP Rail/Truro	Mantua – Truro	4.4 – 57.6	Application advertised May 8, 1985; decision pending.
Prince Edward Island			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	0.00 – 25.61	Ordered continued Nov. 23, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	0.00 – 17.77	Ordered continued Feb. 23, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. – Baltic	0.00 – 5.00	Ordered continued May 10, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Souris	Royalty Jct. – Souris	0.00 – 55.02	Ordered continued Aug. 5, 1985. Statutory five-year review due by 1990.
CN/Kensington	Linkletter – Tignish	19.49 – 84.61	Ordered continued Nov. 14, 1985. To be reviewed before Nov. 14, 1988.
New Brunswick			
CN/Sussex (Albert Spur)	Salisbury – Mile 2.85	0.00 – 2.85	Ordered continued April 23, 1982. Statutory five-year review due by 1987
CN/Centreville	Valley – Centreville	0.00 – 27.72	Review Hearing Oct. 25, 1985; decision pending.
CN/St. Quentin	Tidehead – I.N.R. Jct.	0.00 – 105.76	Ordered continued June 28, 1985. To be reviewed after June 28, 1988.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN/Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct. – Sutherland	0.00 – 2.40	Decision to be issued.
CN/Caraquet	East Bathurst – Tracadie (incl. Shippegan Spur, 7.27 miles)	4.34 – 72.04	Heard Oct. 21, 1985; decision to be issued.
CP Rail/Shoreline	Mile 10.0 – Lepreau	10.0 – 22.5	Heard Sept. 26, 1985; adjourned to Jan. 28, 1986.
CP Rail/Minto	South Devon – Minto	0.9 – 33.6	Heard Sept. 24, 1985; decision to be issued.
Quebec			
CN/Témiscouata	Cabano – Fraser Jct.	42.70 – 77.0	Review Hearing Oct. 23, 1985; decision to be issued.
CP Rail/Ste-Agathe	Ste-Agathe – Mont-Laurier	44.4 – 138.20	Ordered continued Dec. 18, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CP Rail/Témiscaming and Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère	47.9 – 106.50	Review Hearing Nov. 5, 1985; decision to be issued.
	Gaboury – Ville-Marie	0.00 – 7.70	
CP Rail/Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	1.00 – 32.50	Ordered continued pending Supreme Court ruling on Ontario & Quebec Railway case.
	Courcelles – Mégantic	32.50 – 57.70	Ordered continued pending Supreme Court ruling on Ontario & Quebec Railway case.
CN/Valleyfield	Barrington – Ayrness	12.00 – 26.10	Scheduled for public hearing.
CN/St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	36.50 – 55.57	Scheduled for public hearing.
CN/Granby	Waterloo – Granby	0.09 – 13.00	Application advertised May 10, 1985.
CN/Sorel (Des Ormeaux Spur)	St-Grégoire – Des Ormeaux	0.30 – 4.64	Decision to be issued.
Conrail/Montréal Branch	Can. – U.S. Border – Huntington	10.25 – 17.48	Decision to be issued.
Ontario			
CN/Forest	Lucan – Forest	15.50 – 48.00	Review Hearing Nov. 21, 1985; decision to be issued.
CN/Kincardine	Listowel – Wingham	1.41 – 30.34	Ordered continued July 25, 1983. Statutory five-year review due by 1988.
CN/Penetang	Colwell – Hendrie	2.00 – 11.60	Decision to be issued.
CN/Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater – Woodville	0.00 – 12.55	Decision to be issued.

Subdivision	Between	Miles	Status
CP Rail/Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	9.00 – 28.10	Ordered continued June 3, 1985. Statutory five-year review due by 1990.
CN/Pagwa	Calstock – Nakina	23.90 – 141.45	Heard Oct. 3-6, 1983; decision to be issued.
CN/Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	13.00 – 35.3	Ordered continued Mar. 2, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Fergus	Lynden Jct. – Galt (Cambridge)	1.00 – 13.88	Decision to be issued.
CP Rail/Kingston	Tichborne – Kingston	65.1 – 101.1 101.85 – 102.09	Heard Dec. 3, 1985; decision pending.
CN/Kingston (Deseronto Spur)	Napanee – Deseronto	1.50 – 6.36	New application.
CN/Campbellford	Corbyville – Campbellford	3.20 – 60.40	New application.
CP Rail/M&O	Rigaud – M&O Junction	16.80 – 82.50	Heard Oct. 22, 1985; decision pending.
British Columbia			
CN/Cowichan (Saanich Spur)	Mile 0.00 – Mile 1.37	0.00 – 1.37	Under Review as per Order No. WDR 1984-00273 Nov. 28, 1984.
CN/Cowichan and Tidewater	Deerholme – Youbou Deerholme – Cowichan Bay	57.90 – 81.90 0.00 – 6.12	Ordered continued Oct. 15, 1982. Statutory five-year review due by 1987.
CP Rail/Kaslo	Rosebery – Nakusp	3.8 – 31.2	Ordered continued July 5, 1984. Statutory five-year review due by 1989.

IV – Orders and Decisions, 1985
Subsection 260(8) (Passenger-Train Services)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY				
Montréal – Gaspé – Moncton	70/12/29	85/04/29	R-38000	Consolidated Montréal – Gaspé service with restructured "Ocean" which now terminates at Moncton.
Moncton – Campbellton	70/12/29	June/79	Final Plan	Moncton – Cambellton daily service.
Québec – Mont-Joli	70/12/29	85/04/29	R-38000	Québec – Mont-Joli service reintroduced one year experimental basis.
Sydney – Truro – Halifax	70/12/29	84/05/22	R-36693	Restructured services.
Toronto – Kingston	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal – Chicoutimi	69/10/27	81/08/06	P.C. 1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69/10/27	81/08/06	P.C. 1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Senneterre – Val-d'Or	69/10/27	81/11/12	R-32961	Reduced frequency.
Ottawa – Brockville – Toronto	71/05/03	82/11/17	R-34646	Ordered service continued.
Toronto – Stratford	71/08/03	82/11/17	R-34646	Ordered service continued.
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71/05/03	85/04/29	R-36619 R-38000	Implemented passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon and extended same to Vancouver June 1/85.
Bishops Falls – Corner Brook	–	85/04/29	R-38000	Declared a passenger-train service. No application to discontinue.
Hearst – Nakina	71/05/03	Hearing Oct. 1983	–	Decision pending.
Wabowden – Gillam – Churchill	69/10/27	81/09/28	WDR-00383	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Sioux Lookout – Thunder Bay	71/05/03	85/02/22	–	Discontinued service effective Nov. 30/85.
The Pas – Lynn Lake	71/05/03	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
Toronto – London – Sarnia	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal – Québec	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal – Brockville – Toronto	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto – Windsor	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69/10/27	82/10/15	R-34487	Continued service.
Toronto – Niagara Falls	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69/10/27	81/09/28	WDR-00383	Reduced service.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69/10/27	82/03/19	R-33580	Continued service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69/10/27	85/04/29	R-38000	Restructured service.
Montréal – Ottawa	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg – Farlane	74/02/13	81/02/09	WDR-00134	Continued service.
Edmonton – Waterways	83/10/05	Hearing held Nov. 10, 1985	–	Decision pending.
CANADIAN PACIFIC LIMITED				
Montréal – Saint John – Halifax	–	85/04/29	R-38000	Service reinstated via Sherbrooke.
Halifax – Yarmouth	69/10/31	81/09/04	R-32608	Continued service.
Montréal – Québec	69/10/31	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69/10/31	81/08/06	P.C. 1981-2171	Reinstated Montréal – Ottawa – Sudbury as part of Western Transcontinental service.
Sudbury – White River	69/10/31	85/04/29	R-38000	Increased frequency to tri-weekly on year-round basis.
Calgary – Edmonton	69/10/31	85/07/25	R-38365	Service discontinued P.C.Order No. 1985-2507 changed discontinuance date from Nov. 1 to Sept. 6, 1985.
Victoria – Courtenay	74/09/11	83/12/20	R-36006	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76/10/01	82/12/13	R-34714	Continued service.
QUEBEC, NORTH SHORE AND LABRADOR RAILWAY COMPANY				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82/03/15	85/09/25	R-38519	Service ordered continued.
WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Whitehorse – White Pass	–	85/04/29	R-38000	Declared a passenger-train service, no application to discontinue service.

V – Rail Accidents Preliminary Statistics, 1985

	Accidents	Killed	Injured
Derailments*			
Train Derailments – Main Track	188	0	20
Derailments of Trains in Yards and Sidings	87	1	2
Total Train Derailments	**275**	**1**	**22**
Derailments of Track Motor Cars, Maintenance of Way Equipment	10	0	13
Total Derailments Reportable	**285**	**1**	**35**
Collisions*			
Train Collisions – Main Track	14	0	16
Collisions Between Trains in Yards and Sidings	58	0	32
Total Collisions Involving Trains Only	**72**	**0**	**48**
Collisions Between Trains/Track Motor Cars/ Maintenance of Way Equipment	28	2	35
Total Collisions Reportable	**99**	**2**	**83**
Crossing Accidents*			
Public Protected	281	33	132
Public Unprotected	266	19	142
Private	30	5	45
Farm	7	1	18
Total Crossing Accidents Reportable	**584**	**58**	**337**
(Of the above crossing accidents, 11 resulted in a derailment.)			
Accidents/Incidents Involving Dangerous Goods			
Derailments on Main Track	58	–	–
Derailments in Yards and Siding	83	–	–
Collisions on Main Track	3	–	–
Collisions in Yards and Sidings	41	–	–
Crossing Accidents	8	–	–
Miscellaneous Incidents**	343	–	–

1984/85 Increase in Rail Traffic (Metric Tonnes) = 1.6%

* Derailment, collision and crossing accident totals include dangerous goods cases.

** Miscellaneous incidents are dangerous goods cases that arise in transportation other than train accidents. Of the 343 miscellaneous dangerous goods incidents, there were 7 injuries resulting from exposure to the goods. Of all accidents with dangerous goods involvement, 1 yard collision resulted in 2 injuries from exposure to the goods.

Note : The above data are known to be incomplete and are to be treated as preliminary only, subject to revision in accordance with receipt of late advice and cancellations.

VI – Payments, 1985
Western Grain Transportation Act

In Respect of	Canadian National Railway Company ($)	Canadian Pacific Limited ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
December 1984[1]	15 175 173.19	15 065 605.37	Nil	30 240 778.56
January 1985	15 189 777.11	13 251 148.96	Nil	28 440 926.07
February	14 003 920.83	11 461 153.05	Nil	25 465 073.88
March	14 366 747.92	10 885 459.03	Nil	25 252 206.95
April	19 310 487.59	13 973 804.48	Nil	33 284 292.07
May	30 931 956.26	20 267 977.53	Nil	51 199 933.79
June	28 900 926.06	22 977 681.18	Nil	51 878 607.24
July[2]	24 237 060.77	20 204 261.64	Nil	44 441 322.41
August	19 006 185.45	18 441 535.45	89 383.75	37 537 104.65
September	20 574 127.28	21 056 610.48	123 895.72	41 754 633.48
October	35 178 244.63	34 062 943.83	350 211.57	69 591 400.03
November	29 337 444.24	27 595 439.10	Nil[3]	56 932 883.34
December	Nil[4]	Nil[4]	Nil[3]	Nil
Total	**266 212 051.33**	**229 243 620.10**	**563 491.04**	**496 019 162.47**

(1) Paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1985 in accordance with Railway Companies' Payments Regulations.
(2) Includes final installment payments in respect of August 1984 to July 1985 inclusive.
(3) To be paid Calendar Year 1986, 30 days after receipt of claim.
(4) To be paid with January, February and March 1986 payments in accordance with Railway Companies' Payments Regulations.

VII – Summary of Total Claims and Payments to Eligible Railways, 1984

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	18 300 826	5 132 941
Section 258 (Protected Branch Lines)	1 335 989	955 604
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	7 656 953	5 825 466
Section 272 (Eastern Rates)	37 822 071	37 822 071
Total	**65 115 839**	**49 736 082(2)**

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.
(2) Includes 1984 Advance Payments of $42 169 910 plus payments during 1985 of $7 566 172.

VIII – Summary of Claims and Payments, 1984 Canadian National Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	13 038 070	1 875 722
Section 258 (Protected Branch Lines)	1 303 426	955 604
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	2 852 815	2 069 266
Section 272 (Eastern Rates)	28 761 034	28 761 034
Total	**45 955 345**	**33 661 626(2)**

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Includes 1984 Advance Payments of $28 387 816 plus payments during 1985 of $5 273 810.

IX – Summary of Claims and Payments, 1984 Canadian Pacific Limited

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	5 262 756	3 257 219
Section 258 (Protected Branch Lines)	32 563	Nil
Section 272 (Eastern Rates)	9 061 037	9 061 037
Total	**14 356 356**	**12 318 256**(1)

(1) Includes 1984 Advance Payments of $11 358 244 plus payments during 1985 of $960 012.

X – Summary of Claims and Payments, 1984 Algoma Central Railway

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	2 530 622	2 644 200(2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Includes 1984 Advance Payments of $2 423 850 plus payments during 1985 of $220 350.

XI – Summary of Claims and Payments, 1984 Quebec North Shore and Labrador Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	2 273 516	1 112 000(2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Paid during 1985.

XII – Claims and Payments, 1984
Section 256 (Unprotected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct. – Argentia	241 316	
2. Bonavista	Shoal Harbour – Bonavista	350 458[2]	
Prince Edward Island			
3. Kensington	Linkletter – Tignish	675 325[3]	
4. Montague	Mount Stewart Jct. – Montague (incl. Georgetown Spur)	290 553	
5. Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (incl. Mount Herbert Spur)	235 818	
6. Murray Harbour	Uigg – Murray Harbour	77 359[2]	
7. Souris	Royalty Jct. – Souris	684 027[3]	
8. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. – Baltic	17 287	
9. Souris (Elmira Spur)	Baltic – Elmira	16 092[2]	
Nova Scotia			
10. Inverness	Port Hastings Jct. – Inverness	1 124 132	
11. Middleton	Bridgewater Jct. – Bridgetown	116 026[2]	
12. Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	249 568	
New Brunswick			
13. Caraquet	Gloucester Jct. – Tracadie (incl. Shippegan Spur)	658 780	
14. Centreville	Valley – Centreville	253 652	
15. Loggieville	Chatham – Loggieville	64 164[2]	
16. Miramichi	Derby Jct. – McGivney	434 949	
17. Oromocto	Westfield Beach – Camp Gagetown	275 416[2]	
18. Richibucto	Kent Jct. – Richibucto	41 613[2]	
19. St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct.	1 258 337	
20. Sussex (Albert Spur)	Salisbury – M. 2.85	25 513	
Quebec			
21. Granby[4]	Waterloo – Granby	32 283	
22. Monk	Pelletier – Ste-Claire	1 255 747	
23. Sorel[4] (Des Ormeaux Spur)	St-Grégoire – M. 4.64	3 122	
24. St-Raymond[4]	Jackson's – Rivière-à-Pierre	88 728	
25. Témiscouata[5]	Cabano – Edmundston East	159 344	
26. Valleyfield[4]	Barrington – Ayrness	76 656	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
Ontario			
27. Beeton	Cheltenham – Beeton	90 988[2]	
28. Campbellford (Madoc Spur)	Madoc Jct. – Madoc	74 450[2]	
29. Dunnville	Fort Erie – Nickel (Port Colborne)	99 029	
30. Dunnville	Macey (Port Colborne) – Caledonia	233 693	
31. Fergus	Lynden Jct. – Cambridge	91 572	
32. Fergus (Fergus Town Spur)	M. 0.00 – M. 1.14	13 111[2]	
33. Forest	Lucan – Forest	196 171	
34. Kincardine	Listowel – Wingham	181 084	
35. Marmora	Glen Miller – Marmora	167 842	
36. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell – Hendrie	29 495	
37. Meaford	Collingwood – Meaford	114 604	
38. Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct. – Durham	71 200[2]	
39. Pagwa	Calstock – Nakina	1 149 174	
40. Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	218 445	
41. Smiths Falls	Smiths Falls – Strathcona	339 217	
42. Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater – Woodville	66 231	
Manitoba			
43. Oakland	Delta Jct. – Oakland	12 957	
44. Oakland	Oakland – Amaranth	14 365[2]	
45. Winnipegosis[6]	Fork River – Winnipegosis	26 393	
Saskatchewan			
46. Acadia Valley[7]	Eyre Jct. – Acadia Valley	106 625	
47. Dodsland	Smiley – Dewar Lake	2 862[2]	
48. Erwood[8]	Baden – Hudson Bay	330 060	
Alberta			
49. Rosedale – Bullpound Joint Section (CN/CP Rail)	Rosedale – East Coulee	59 829	
British Columbia			
50. Cowichan (Saanich Spur)	M. 0.00 – M. 1.37	12 106	
51. Cowichan – Tidewater	Deerholme – Youbou Deerholme – Cowichan Bay	630 302	
	Sub-Total (CN)	**$13 038 070**	**$1 875 722**

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1) ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Quebec			
52. Maniwaki	Laman – Maniwaki	676 958	
53. Tring (QCR)(9)	Tring-Jonction – Courcelles	270 972	
54. Ste-Agathe	St-Jérôme – Mont-Laurier	1 149 524	
55. Témiscaming – Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère Gaboury – Ville-Marie	966 917	
56. Waltham	Wyman – Waltham	99 545(2)	
Ontario			
57. Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	323 887	
58. M&O(4)(10)	Rigaud – M&O Jct.	710 986	
59. Nickel	M. 12.10 – M. 12.60	5 731	
60. Port McNicoll	Orillia – M. 7.30	46 912	
61. Walkerton	Saugeen – Hanover	211 680(2)	
Saskatchewan			
62. Fife Lake	Coronach – Big Beaver	54 713	
63. Matador	Gunnworth – Wartime	7 223(2)	
64. McMorran	Milden – Gunnworth	64 400(2)	
65. Pennant	Hazlet – Verlo	29 399(2)	
Alberta			
66. Langdon (joint CP Rail/CN)	Rosedale – East Coulee	114 938	
British Columbia			
67. Kaslo	Rosebery – Nakusp	458 479	
68. Lake Cowichan	Hayward – Lake Cowichan	70 492(2)	
	Sub-Total (CP Rail)	**$5 262 756**	**$3 257 219**
	Total (CN and CP Rail) Section 256	**$18 300 826**	**$5 132 941**

(1) As filed by CN June 26, 1985 and by CP Rail June 25, 1985.
(2) Abandonment authorized during 1984, therefore only claimed for portion of year.
(3) New application, therefore line only claimed for portion of year.
(4) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.
(5) Minor portion of this line in New Brunswick.
(6) Fork River - Winnipegosis segment was abandoned April 14, 1983.
(7) Minor portion of this line in Alberta.
(8) Minor portion of this line in Manitoba.
(9) Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.
(10) Minor portion of this line in Quebec.

XIII – Claims and Payments, 1984 Section 258 (Protected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1985 ($)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Saskatchewan			
1. Cudworth	M. 103.25 – Cudworth Jct.	24 614	
2. Northgate	Northgate – Lampman	390 342	
Alberta			
3. Alliance	Alliance Jct. – Forestburg	385 217	
4. Alliance	Forestburg – Alliance	93 042	
5. Drumheller	Hanna – Sarcee Yard	410 211	
	Sub-Total (CN)	**$1 303 426**	**$955 604**
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Alberta			
6. Willingdon (incl. Chemical Spur)	Lloydminster – Elk Island	32 563	
	Sub-Total (CP Rail)	**$32 563**	**Nil**
	Total (CN and CP Rail) Section 258	**$1 335 989**	**$955 604**

(1) As filed by CN June 26, 1985 and by CP Rail June 25, 1985.

XIV – Claims and Payments, 1984 Section 261 (Passenger-Train Services)

Company	Passenger-Train Service	80 Percent of Actual Loss Claimed[1] ($)	80 Percent of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1985 ($)
1. Canadian National Railway Company	St. John's – Carbonear	62 857	Nil
	St. John's – Argentia	272 654	Nil
	Toronto – North Bay ("Northlander")	2 334 250	2 069 266[2]
	Edmonton – Fort McMurray (Muskeg Special)	183 054	Nil[3]
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie – Hearst	2 530 622	2 644 200[2]
3. Quebec North Shore and Labrador Railway Company (QNS&L)	Sept-Îles – Labrador City/ Schefferville	2 273 516	1 112 000
	Total	**7 656 953**	**5 825 466**

(1) Eighty percent of Claims for Actual Loss as filed by CN June 26, 1985, by Algoma Central May 15, 1985 and by QNS&L June 11, 1985.
(2) Payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1984 filed in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.
(3) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

APPENDIX C
Air Transport Committee

I – Domestic Services 102

II – Selected Charter Flight Records 103

III – International Services
Licence and Flight Applications..... 104

IV – Tariff and Service Filing Activity 104

V – Notable Decisions, 1985 105

I – Domestic Services

	1984	1985
Number of Licensees and Licence Documents		
Licensed Carriers	2 230	2 260
Fixed Wing	2 059	2 063
Rotating Wing	171	197
Domestic Carriers	1 219	1 314
Foreign Carriers	1 011	946
Licensing Documents	3 376	3 481
New Licence Documents Issued	262	307
Replaced Licensing Documents	447	663
Licence Applications		
Received during the year	1 032	1 080
Carried over from previous year	192	220
Outstanding year-end	220	241
Processed during the year	1 004	1 059
Exemptions and Special Authorities		
Private Aircraft Exemptions	28	28
Flying Farmers	82	98
FT Satellite Authorities	46	45
Decisions and Orders		
Decisions	770	856
Orders	873	1 403
Public Notices		
Applications	627	1 149
Hearings	11	2

II – Selected Charter Flight Records

Charter Types	1984 Flights	1984 Seats	1985 Flights	1985 Seats
Inclusive Tour*				
Canadian-Originating	1 679	232 357	1 996	286 496
Foreign-Originating	44	7 626	150	12 269
Domestic	–	–	134	15 916
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	773	51 157	640	48 842
Foreign-Originating	692	27 277	249	16 968
Domestic	18	1 940	13	1 568
Cargo (Canadian-Originating)	–	–	158	–
Cargo (Foreign-Originating)	–	–	701	–
ABC/Affinity*				
Canadian-Originating (ABC)	2 735	536 252	2 062	384 317
Foreign-Originating (ABC)	1 454	171 687	369	41 440
Foreign-Originating (AFF)	71	5 637	41	3 731
ABCs (Domestic)	2 293	400 195	4 080	1 102 157
ABC/ITCs*	10 377	1 912 703	10 332	1 825 792
ABC/ITCs (Domestic)	–	–	5	368

*Data exclude changes.

III – International Services Licence and Flight Applications

	1984	1985
Licence Applications		
Canadian applicants	37	58
Foreign applicants	162	136
Flight Requests by non-licensees (U.S. small aircraft operators)	55	82

IV – Tariff and Service Filing Activity(1)

		1984	1985
Charter Tariffs		10 256	8 798
Scheduled Services			
Service Schedules and Service Patterns		7 026	7 013
Passenger Tariffs	Domestic: Can. – USA	24 546	20 737
	Transocean	77 719	73 242
Cargo Tariffs	Domestic: Can. – USA	8 588	5 647
	Transocean	12 003	8 180

(1) October 1 – September 30.

V – Notable Decisions, 1985

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
DOMESTIC SERVICES (Includes International Charter (Class 9-4) Decisions when applied for jointly with a Domestic Charter (Class 4) Service.)			
8631	Jan. 31	1) Swiftair Cargo Ltd.: transfer Class 3 service authorized under Licence No. A.T.C. 3103/80(NS) to New-Kirk Corporation.	Disallowed.
		2) Northwest Territorial Airways Ltd.: Class 2 Licence, goods and mail serving Toronto, Winnipeg, Calgary/Edmonton, and Vancouver with aircraft in Groups F and G.	Approved.
8687	March 3	512643 Ontario Ltd. (Holidair Airways): Class 4 and 9-4, Group G, from a base at Toronto.	Approved in part.
8693	March 8	Canadian Aviation Express Airlines Inc.: Class 4 and 9-4, Group H, from a base at Toronto.	Approved.
8765	March 25	Nordair Ltée – Nordair Ltd.: add Sudbury, North Bay and Timmins to Licence Nos. A.T.C. 2844/78(S) and A.T.C. 1852/69(S).	Approved.
8770	March 27	Eastern Provincial Airways Ltd.: add Ottawa to Licence No. A.T.C. 12/45(S).	Approved with modification.
8803	April 19	Quebecair: add Winnipeg to Licence No. A.T.C. 453/49(S).	Approved.
8836	May 5	Southern Frontier Airlines: change of control to Time Air (1982) Ltd.	Not disallowed.
8863	May 14	1) Air Ontario Ltd.: add Windsor, Thunder Bay and Winnipeg to Licence No. A.T.C. 1641/66(NS).	Approved.
		2) Pacific Western Airlines Ltd.: add Windsor to Licence No. A.T.C. 1780/68(S) and A.T.C. 3205/81(S).	Approved.
8936	June 12	Pacific Western Airlines Ltd.: add Vancouver to Licence No. A.T.C. 1023/59(S).	Approved.
8965	June 27	World Cargo International Ltd.: Class 4 and 9-4, Group H, from a base at Calgary.	Approved with restriction.
8975	June 28	Points of Call Ltd.: Class 4 and 9-4, Group G, from a base at Edmonton.	Approved with restriction.

Decision No.	Date	Subject	Disposition
8967	July 3	Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd. (Inter City Air): transfer of Licence Nos. A.T.C. 3589/83(NS) and A.T.C. 834/83(CF) to Time Air (1982) Ltd.	Not disallowed.
9003	July 12	Time Air (1982) Ltd.: add Victoria, Campbell River and Comox to Licence No. A.T.C. 3300/81(NS).	Approved.
9010	July 23	Nordair Inc.: consolidation of Licence Nos. A.T.C. 2844/78(S) and A.T.C. 1852/69(S).	Approved.
9025	July 24	North Canada Air Ltd. (Norcanair): to add Saskatoon, North Battleford, Lloydminster and Edmonton to Licence No. A.T.C. 2675/77(S) and consolidate that licence with Licence No. A.T.C. 3656/84(NS).	Approved.
9041	July 29	Northwest Territorial Airways Ltd.: add Edmonton to Licence No. A.T.C. 3016/79(NS).	Approved.
9175	Sept. 20	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC): amendment and consolidation of various licences.	Approved.
9196	Sept. 27	Bradley Air Services Ltd. (First Air): add Ottawa and Group F authority to Licence No. A.T.C. 2500/75(NS).	Approved.
9200	Sept. 30	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC): add Comox, Sandspit, Smithers, Calgary, Castlegar, Cranbrook, Kamloops, Kelowna and Penticton to Licence No. A.T.C. 3235/81(NS).	Approved with modification.
9284	Oct. 29	1) Calm Air International Ltd.: add Winnipeg to, and amend conditions on Licence No. A.T.C. 1433/63(NS).	Approved.
		2) Northland Outdoors Canada (1983) Ltd. (Ilford Riverton Airways): add Gillam/Bird to Licence No. A.T.C. 624/52(NS).	Approved.
9317	Nov. 11	Northwest Territorial Airways Ltd.: add Regina to Licence No. A.T.C. 3818/85(NS).	Approved.
INTERNATIONAL SERVICES			
8767	March 22	Air Ontario Ltd.: Class 8, Toronto/Cleveland.	Approved.
8988	July 5	Wardair Canada Inc.: Class 8, Canada/U.K.	Approved.
8991	July 8	People Express Airlines, Inc.: Class 8, Mirabel/Newark under the Canada/U.S. Experimental Transborder Air Services Programme.	Approved.
9192	Sept. 26	Canadian Pacific Airlines Ltd.: Class 8, Canada/New Zealand	Approved.

Decision No.	Date	Subject	Disposition
9233	Oct. 10	Continental Air Lines Inc.: Class 8, Vancouver/Honolulu.	Approved.
9244	Oct. 14	Air New Zealand Ltd.: Class 8, Auckland/Honolulu/Vancouver.	Approved.
9291	Nov. 1	Air Canada: Class 8, Canada/St. Lucia.	Approved.
Applications from Canadian Carriers Under the Regional, Local and Commuter Services (RLCS) Agreement between Canada and the United States			
8811	April 23	Inter City Airways Inc.: Class 9-2, Oshawa/Buffalo.	Approved.
8998	July 10	Skycharter Ltd.: Class 9-3, Toronto/Atlantic City.	Denied.
8998	July 10	Air Ontario Ltd.: Class 9-2, Toronto/Atlantic City.	Approved.
9079	Aug. 14	General Aerospace Inc.: Class 9-3, Toronto/Buffalo.	Approved.
9079	Aug. 14	Air Atonabee Ltd. (City Express): Class 9-2, Toronto/Buffalo.	Denied.
9100	Aug. 20	Bradley Air Services Ltd. (First Air): Class 9-2, Ottawa/Newark.	Approved.
9292	Oct. 31	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC): Class 9-2, Vancouver/Seattle.	Approved.
9292	Oct. 31	Air Caledonia Inc.: Class 9-2, Vancouver/Seattle.	Denied.
9292	Oct. 31	Aztec Aviation Consulting Ltd. (Skylink Airlines): Class 9-3, Vancouver/Seattle.	Denied.
9380	Dec. 3	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Youngstown/ Akron.	Approved.
9380	Dec. 3	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Toledo.	Approved.
9348	Dec. 3	Austin Airways Ltd.: Class 9-2, Kenora/Minneapolis.	Approved.
9396	Dec. 13	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Grand Rapids/Lansing.	Approved.
Applications from United States Carriers under the RLCS Agreement			
8572	Jan. 4	Jetstream International Airlines Inc.: Class 9-3, Erie/Hamilton.	Approved.
8795	Apr. 11	Mall Airways, Inc.: Class 9-2, Toronto/Rochester, Montréal/Rochester.	Approved in part.

Decision No.	Date	Subject	Disposition
8799	April 16	San Juan Airlines Inc. (San Juan Airlines): Class 9-2, Victoria/Seattle.	Approved.
8810	April 22	Kenmore Air Harbor Inc.: Class 9-3, San Juan Island/Victoria Harbour.	Approved.
8911	June 3	Kenmore Air Harbor Inc.: Class 9-3, Minstrel Island/Echo Bay/ Farewell Harbor/Seattle.	Approved.
8948	June 19	Valley Flying Service Inc. (Valley Airlines): Class 9-2, Fredericton/Bangor.	Approved.
8957	June 21	Northern Airways Inc.: Class 9-3, Montréal/Burlington.	Approved.
9001	July 12	Lake Union Air Service Inc.: Class 9-3, Victoria/Seattle.	Approved.
9002	July 12	Lake Union Air Service Inc.: Class 9-3, Vancouver/Seattle.	Approved.
9011	July 15	Bar Harbor Airways Inc (Bar Harbor Airlines): Class 9-2, Montréal/Portland.	Approved.
9012	July 15	Bar Harbor Airways Inc. (Bar Harbor Airlines): Class 9-2, Halifax/Portland.	Approved.
9013	July 15	Bar Harbor Airways Inc. (Bar Harbor Airlines): Class 9-2, Halifax/St. John/Bangor.	Approved.
9023	July 22	Otter Air Inc.: Class 9-3, Port Townsend/Victoria.	Approved.

APPENDIX D
Water Transport Committee

I – Applications, 1985 110

II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications
January 1 – December 31
Summary 110

III – Licences Issued, 1985 111

I – Applications, 1985

Applications	Received	Granted	Other
Proposed tariffs of pilotage charges (section 23 of the *Pilotage Act*)			
Atlantic Pilotage Authority	1	–	–
Great Lakes Pilotage Authority	2	–	–
Laurentian Pilotage Authority	1	–	–
Pacific Pilotage Authority	1	–	–
Tariff approval (*Transport Act*)	13	–	–
Water Transport Licences	14	–	–
Orders and Decisions			
Decisions issued 1985	17	–	–
Orders issued 1985	19	–	–

II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications January 1 – December 31 Summary

Type	Number
Coasting	98
Commercial Marine Activities	45
Total	**143**
Decisions	
Recommended	107
Denied	6
Withdrawn	25
Cancelled/File Closed	3
Ongoing	2

III – Licences Issued, 1985

Region	Licensee	Number of Licensed Ships
Great Lakes	Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.	1
	621100 Ontario Ltd.	1
	Total	**2**
Mackenzie River and Lake Athabasca	Arctic Transportation Ltd.	26
	A. Frame Contracting Ltd.	13
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	9
	Coastal Marine Ltd.	2
	David Storr and Sons Contracting Ltd.	1
	East Arm Freighting	1
	Len Cardinal Transport Ltd.	3
	Norsask Marine Ltd.	2
	Northern Transportation Company Limited	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**242**
Canadian Western Arctic	Arctic Transportation Ltd.	29
	Northern Transportation Company Ltd.	68
	Total	**97**

APPENDIX E
Motor Vehicle Transport Committee

Atlantic Region Freight Assistance Program
Payments Certified, 1985

	Amount Certified(1) 1984			Amount Certified(1) 1985		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	14.5	–	–	14.7(2)	–	–
Intra	–	–	–	–	–	–
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	–	13.6	–	–	15.7	–
Section 6 (Intra)	–	–	–	–	–	–
Section 6 (Selective Westbound)	4.9	4.8	–	4.7(2)	5.2	–
Section 6 (Selective Intra)	5.8	24.7	0.5	7.0	28.1	0.3
Section 6 (Provisional Intra)	–	–	–	–	–	–
Total for Program	25.2	43.1	0.5	26.4	49.9	0.3
Total of Claims Filed	307	11 893	33	324(2)	12 637	48
Number of Claims Processed	298	11 526	32	312(2)	12 501	48

(1) Millions of dollars.
(2) Estimate.

APPENDIX F
Review Committee

I – Activities By Mode of Transport 116
II – Appeals to the Minister of Transport, 1984 and 1985 116
III – Petitions to the Governor in Council, 1984 and 1985 116
IV – Selection of Decisions Issued in 1984 and 1985 117

I – Activities by Mode of Transport

	Air	Rail	Water	Motor Vehicle	Total
Cases on Hand	**35**	**33**	**4**	**3**	**75**
Carried-over	8	18	–	1	27
Received in 1985	27	15	4	2	48
Cases Withdrawn	8	2	–	1	11
Cases Dealt with in 1985	**23**	**24**	**4**	**2**	**53**
Granted	4	5	–	1	10
Denied	19	16	4	1	40
Dismissed	–	3	–	–	3
Cases Carried Forward to 1986	4	7	–	–	11

II – Appeals to the Minister of Transport, 1984 and 1985

	Granted	Denied	Referred to CTC	Total
1984 (Air)	9	8	2*	19
1985 (Air)	14	5	–	19

* In both cases, the Air Transport Committee's decision was reversed and the initial application granted.

III – Petitions to the Governor in Council, 1984 and 1985

	Granted	Denied	Total
1984 (Air)	44	2	46
(Rail)	2	2	4
Total	**46**	**4**	**50**
1985 (Air)	23	4	27
(Rail)	4	4	8
Total	**27**	**8**	**35**

IV – Selection of Decisions Issued in 1984 and 1985

Applicant / Matter	Decision
Pacific Western Airlines Limited Re: ATC Decision No. 6995, Oct. 22, 1982 (deletion of restriction to Licence No. A.T.C. 1788/68(S) denied)	Application granted: 1984-01, Jan. 31, 1984. Matter referred back to ATC. Denial upheld: ATC Decision No. 7998, May 8, 1984.
Les Benjamin, MP National Farmers Union Re: RTC Order Nos. R-35927/8, Nov. 23, 1983 (prescription of annual rate scale, crop year 1983-84)	Application denied: 1984-02, March 7, 1984.
Canadian Pacific Limited Re: RTC Order No. R-28432, Feb. 28, 1979 (abandonment of a portion of the Tring Subdivision authorized)	Application granted: 1984-03, Feb. 27, 1984. RTC order varied.
Canadian Pacific Limited Re: RTC Order No. R-36314, Feb. 29, 1984 (apportionment of costs – Jordan guard rail, Cascade Subdivision)	Application granted: 1984-04, Aug. 9, 1984. RTC order varied.
VIA Rail Canada Inc. Re: RTC Order No. R-37434, Nov. 9, 1984 (suspension of VIA's special fare – Voyageur Inc./Voyageur Colonial Limited's complaint)	Application granted: 1984-05, Nov. 9, 1984. RTC order rescinded.
North Cariboo Flying Service Ltd. Re: ATC Order No. 1984-A-681, Sept. 5, 1984 (increase in tolls for Convair 640 disallowed)	Application granted: 1984-06, Nov. 29, 1984. ATC order rescinded.
Canadian National Railway Company Re: RTC Order No. R-37611, Dec. 21, 1984 (non-compensatory rates disallowed – Atlantic Container Express Inc.'s complaint)	Application denied: 1985-01, Feb. 13, 1985.

Applicant / Matter	Decision
Canadian National Railway Company Re: RTC Decision, March 23, 1984 (designation of Grain Dependent Branch Lines, crop year 1984-85)	Applications denied: 1985-02, Feb. 28, 1985.
Re: RTC Order No. R-36489, April 27, 1984 (prescription of annual rate scale, crop year 1984-85)	
Canadian Pacific Limited Re: RTC Order No. R-37372, Oct. 26, 1984 (apportionment of costs – bridge Dundas Street West, Metropolitan Toronto)	Application granted: 1985-03, June 4, 1985. Matter referred back to RTC. Order upheld: RTC reasons issued.
Transport Morneau Inc. Re: MVTC ruling, Oct. 26, 1984 (claim for subsidy denied – movement of peat moss prior to Jan. 19, 1984)	Application granted: 1985-04, Aug. 9, 1985. MVTC ruling reversed.

APPENDIX G
Research Branch

Research Branch Publications

1985

Research Reports [1]

1985-01E	*Aspects of Rail Passenger Policy in Canada*
1985-02	*Special Needs in Public Transportation: Some Survey Results*
1985-03E	*An Empirical Investigation of Production Technology of Canadian Air Services*
1985-04E	*Canadian and American Overseas Oceanborne Trade Through Each Other's Ports*
1985-05E	*Economic Analysis of the Liner Market and Freight Rates in Canadian International Trade*
1985-06E	*U.S. Essential Air Service Study*

Other Publications [1]

Transport Review: Trends and Selected Issues 1985

Transportation Intelligence Report

Air Transport Monitor

A Guide for the Canadian Air Traveller

Research Seminar Series, Vol. 11, Spring 1985

Research Seminar Series, Vol. 12, Fall 1985

Working Papers

30-85-01	*Level Crossing Hazards and Protection in Canada* [2]
40-85-02	*Domestic Advance Booking Charters Survey* [1]
20-85-03	*Un aperçu général du transport maritime international au Canada en 1982 : Données statistiques* [3]
40-85-05	*Air Canada's Economy Fare Formula and its Relationship to Average Domestic System Costs* [2]
20-85-06	*Transport maritime des marchandises en vrac* [3]

[1] Available in both English and French.
[2] Available in English only.
[3] Available in French only.

30-85-08	*PHAER: An Overview. Producer Haul and Elevator Receipts Information System* [1]
30-85-09	*Distribution of Grain Handling and Transportation Costs of Prairie Farmers 1977/78 to 1995/96* [2]
30-85-10	*Effects of Reduction in the Grain Delivery Points on the Canadian Prairies* [2]
30-85-11	*The Cost of Trucking Grain in Western Canada* [2]
10-85-12	*A Preliminary Analysis of the Labour Component Within the Rail and Air Transport Industries* [2]
30-85-13	*A Model for Estimating Truck Operating Costs* [2]
40-85-14	*B-767 Excursion Fare Survey* [1]
30-85-15	*Estimation of Lake Vessel Costs for Canadian Export Grain* [2]
60-85-16	*Transportation Regulation: A Review of the Approaches in The United States and the European Economic Community* [2]
20-85-17	*Canadian and American Overseas Trade Diversion: Perspective and Summary* [1]
20-85-18	*Commercial Ratesetting Practices in Intermodal Transport of Canadian Overseas Trade* [2]
60-85-19	*Swiftair Cargo Limited: Analysis of a Bankruptcy* [2]
10-85-20	*An Assessment of Rapeseed Producer Car Movement to Vancouver for the Crop Year 1984-85* [2]
10-85-21	*Une analyse exploratoire de la concurrence dans l'offre des services aériens au Canada : Le cas du marché Montréal-Toronto* [3]
20-85-22	*Le transport tramp dans le commerce maritime canadien* [3]
20-85-23	*Recueil statistique sur le commerce outre-mer canadien manutentionné à des ports américains : Données statistiques de 1982* [3]
20-85-24	*La tarification intermodale pratiquée par les compagnies maritimes de ligne régulière : Cas des exportations canadiennes à destination des pays d'Europe de l'Ouest* [3]

[1] Available in both English and French.
[2] Available in English only.
[3] Available in French only.

1984

(The 1984 annual report only provided a partial listing of the research reports and workng papers published by the Research Branch during that year. As a result, it was decided that a comprehensive listing of the various studies released during 1984 should be provided in addition to a similar listing for 1985.)

Research Reports [1]

1984-01	*Shipping Conference Freight Indices for Canadian Export Trade: Quarterly Times Series: 1978-1981*
1984-02E	*Small Shipment Transportation*
1984-03	*The Supply of Liner Shipping in Canada*
1984-04E	*A Productivity Study of Canadian Air Carriers*
1984-05E	*Canadian Overseas Exports of General Cargo and Port Activity in Eastern Canada*
1984-06E	*Aspects of the Commercial Trucking of Grain, Prairie Region: Fall 1982*

Working Papers

40-84-01	*Inflation and the Canadian Airline Industry* [2]
10-84-02	*Data Accessibility* [2]
40-84-03	*Analysis of Elements of Direct Operating Costs of Canadian Air Carrier Jet Aircraft* [2]
50-84-05	*An Overview of Activities Relating to Transportation of the Handicapped in Canada and Foreign Countries – 1983* [2]
30-84-06	*An Analysis of Traffic Trends and Rehabilitation Subsidy Plans* [2]
20-84-07	*The Return on Investment in Liner Shipping* [2]
20-84-08	*Fascicule des résultats de l'étude Les exportations canadiennes outre-mer de marchandises générales et l'activité portuaire de l'est du Canada* [3]
10-84-10	*An Examination of the Impact of the 'At and East' Grain and Flour Subsidy Program* [2]
20-84-11	*La marine marchande nationale et la balance des paiements : Étape exploratrice, Phase I : Cadre théorique* [3]
60-84-12	*Transportation and Telecommunication: An Examination of Substitution and Stimulation* [2]
60-84-13	*Fleet Capacity and Financial Health: Canadian Level I Airlines* [2]
30-84-14	*Grain Unit Trains: Estimated Potential Cost Savings on a System Basis* [2]

[1] Available in both English and French.
[2] Available in English only.
[3] Available in French only.

20-84-16	*Crew Costs and Their Impact on Employment* [2]
60-84-17	*Railway Costing: A Review* [2]
20-84-18	*Offre de services de transport intermodal* [3]
20-84-19	*Acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation* [3]
40-84-20	*Cost Structures and Performance Measures of the Canadian Airline Industry* [2]

[1] Available in both English and French.
[2] Available in English only.
[3] Available in French only.

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

Le dix-neuvième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1985

Canada

86-02372/

Le dix-neuvième rapport annuel 1985 de la Commission canadienne des transports a été réalisé par la Direction des communications, Division des publications, en collaboration avec le personnel des Services de traitement des mots

Équipement : Ordinateur Xerox 8000

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1986
N° de catalogue TT1-1985
ISBN 0-662-54320-3

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports
Bureau du Vice-président

Canadian Transport Commission
Office of the Vice-President

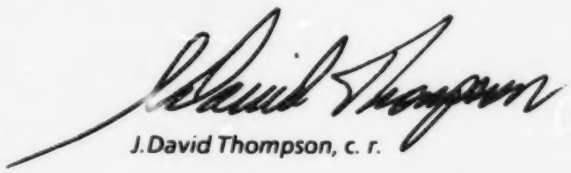
L'honorable Don Mazankowski, C. P.
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le dix-neuvième rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre 1985.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le vice-président (Droit) de la
Commission canadienne des transports,



J. David Thompson, c. r.

Canada

Ottawa, Ontario
K1A 0N9

86-02372/

MEMBRES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS EN 1985

Président : L'honorable Jean Marchand, C. P.[1]

Vice-président (Droit) : J.David Thompson, c. r.

Vice-président (Recherche) : Yves Dubé

Commissaires :

M.D. Armstrong
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, c. r.
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c. r.[2]
Mike Landers
Paul Langlois
J.A.D. Magee[3]
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
R.J. Orange
J.D. Thompson, c. r.
Anne-Marie Trahan, c. r.
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Secrétaire de la Commission : D.W. Fcley

Comités	Présidents
Transports aériens	Paul Langlois
Transports par pipeline de denrées	D.H. Jones, c. r.
Politique en matière de transport international	J.M. McDonough
Transports par véhicule à moteur	J. Gérald Drainville
Transports par chemin de fer	J.F. Walter[4] J.A.D. Magee[3]
Révision	J.David Thompson, c. r.
Transports par eau	Anne-Marie Trahan, c. r.

[1] Démission le 31 juillet 1985.
[2] Nomination le 11 mars 1985.
[3] Fin de mandat le 10 janvier 1985.
[4] Nomination à la présidence du CTCF le 17 décembre 1984, prenant effet le 11 janvier 1985.

Emplacement

Édifice Jules-Léger
Les Terrasses de la Chaudière
15, rue Eddy
Hull (Québec)

Adresse postale

Ottawa K1A 0N9
Tél. : (819) 997-6567
Télex : 053-4254

86-02372/

TABLE DES MATIÈRES

Commission canadienne des transports 1

Division de l'Ouest 17

Comité des transports par chemin de fer 21

Comité des transports aériens 33

Comité des transports par eau 41

Comité des transports par véhicule à moteur 47

Comité de la politique en matière de transport international 49

Comité des transports par pipeline de denrées 51

Comité de révision 53

Direction de la recherche 55

Direction de l'exploitation et des tarifs 59

Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada 65

Appendices 77

86-02372/

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

«[...] un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada [...]»

Article 3 de la *Loi nationale sur les transports*

86-02372/

Introduction

CRÉÉE LE 19 septembre 1967, en vertu de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports (CCT) réglemente le transport au Canada qui est de compétence fédérale.

Sa principale attribution, en vertu de la LNT, est «de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées».

La Commission, qui est située dans la Région de la capitale nationale, a remplacé et absorbé la Commission des transports du Canada, la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne. De plus, la Division de l'Ouest de la CCT a été établie à Saskatoon, en 1979.

La Commission exécute toutes les fonctions que lui confèrent la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur les transports*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et d'autres lois. Elle est une cour administrative et ses décisions, normalement prises par ses comités modaux, ont force exécutoire, mais peuvent toutefois être examinées par son propre Comité de révision, ou portées en appel devant la Cour fédérale du Canada s'il s'agit de droit ou de compétence, ou devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une décision finale de la CCT concernant une demande : a) de permis en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* pour exploiter un service aérien commercial, b) de permis en vertu de la *Loi nationale sur les transports* pour exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur, c) de permis en vertu de la *Loi sur les transports* s'il s'agit de transport par eau, ou d) d'un certificat de commodité et de nécessité publiques en vertu de la *Loi nationale sur les transports* à l'égard d'un pipeline de denrées et, dans tous les cas, devant le gouverneur en conseil.

La CCT est formée d'au plus 17 commissaires dont un président et deux vice-présidents. Le premier vice-président supervise le travail des comités de la Commission et s'occupe des questions de droit tandis que le second s'occupe des programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et deux directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Les deux autres comités se chargent respectivement, l'un des révisions et des appels et l'autre des questions de politique en matière de transport international. Enfin, l'une des deux directions se spécialise en recherche tandis que l'autre s'occupe de questions d'exploitation et de tarifs.

Au cours de 1985, les comités de la CCT ont rendu 1 135 décisions et délivré 3 043 ordonnances; ils ont tenu 35 audiences en un nombre record de 188 séances.

Politique des transports

Le ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, a publié en juillet dernier un énoncé de principe exposant les révisions en profondeur des politiques régissant les transports au Canada. L'énoncé intitulé *Aller sans entraves – un guide pour la réforme des transports* fait l'apologie d'une plus grande concurrence dans l'entreprise, d'une réduction du fardeau de la réglementation économique et d'une prépondérance accrue des forces du marché. Ce document aura sur la Commission canadienne des transports une incidence dramatique.

Le ministre des Transports a déclaré en dévoilant les modifications proposées que le Canada ne peut, sans une réforme de la réglementation économique, assurer la reprise et la croissance économiques lui permettant de soutenir la concurrence internationale. «Le développement du Canada d'ici la fin des années 80 reposera, en grande partie, sur un système de transport productif et plus efficient», a-t-il dit.

Le rôle que joue actuellement la Commission canadienne des transports sera donc modifié. Le gouvernement fédéral est d'avis que les modifications apportées à l'administration de la réglementation et la résolution de réduire l'ingérence du gouvernement dans le marché exigent la création d'un nouvel organisme de réglementation qui succédera à la CCT.

Selon le ministre des Transports, la structure organisationnelle du nouvel organisme national des transports ne ressemblera pas à celle de la

86-02372/

Commission; elle sera plutôt le reflet du rôle réduit que jouera ce nouvel organisme à la suite de la réduction de la réglementation économique.

POINTS SAILLANTS DE 1985

Transport par chemin de fer

Embranchements

En 1985, le gouverneur en conseil a demandé à la Division de l'Ouest de la Commission d'examiner différentes solutions de rechange aux embranchements au Canada. L'enquête avait pour objet de trouver des façons d'améliorer l'efficacité, le rendement et la fiabilité du réseau ferroviaire, au coût le plus faible.

La Division, qui a publié son rapport en juin après avoir reçu plus de 80 mémoires de l'industrie et du public, a conclu que le montant des subventions aux embranchements était passé de 37,1 millions à 322 millions de dollars entre 1971 et 1982 et que le programme de subventions n'avait pas tenu compte de la concurrence exercée par les autres modes de transport.

La Division a par ailleurs recommandé dans son rapport que les entreprises de camionnage, les sociétés ferroviaires sur courtes distances et les sociétés d'élévateurs soient autorisées à demander le détournement des subventions. Elle a aussi recommandé un examen exhaustif de l'attribution des coûts des sociétés ferroviaires.

Réformes réglementaires

À l'issue d'une audience publique sur le trafic ferroviaire intérieur et le trafic d'import-export passant par les ports canadiens, la Commission a publié en juin un rapport dans lequel elle recommandait plusieurs réformes réglementaires.

Ce document, qui faisait suite au rapport de décembre 1984 sur les incidences au Canada de la déréglementation ferroviaire aux États-Unis dans le domaine du trafic transfrontalier, a été publié à l'issue d'une audience publique dont les séances ont eu lieu à Montréal, Halifax, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver et Hull en avril et mai 1985.

Dans ce rapport, qui avait été demandé par le ministre des Transports, la Commission a recommandé que les expéditeurs canadiens puissent conclure avec les sociétés ferroviaires des contrats confidentiels sur la prestation de services de transport et que les expéditeurs et les chemins de fer soient autorisés à limiter la responsabilité sans l'approbation de la Commission. Elle a également proposé que les sociétés ferroviaires continuent d'assumer leurs obligations de transporteurs publics et que ces sociétés et les expéditeurs puissent continuer de participer à la méthode des taux convenus.

Sécurité ferroviaire

En octobre, la CCT a constitué un groupe d'experts composé de représentants du gouvernement, de groupes d'intérêt public et de l'industrie et chargé de réagir immédiatement pour déterminer les causes des accidents ferroviaires graves mettant en cause des marchandises dangereuses.

L'équipe de sept personnes, appelée l'Équipe technique d'intervention rapide en cas d'accident ferroviaire, sera en mesure d'entreprendre sur demande une enquête dans les heures qui suivent un accident ferroviaire. Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) aura donc immédiatement accès à des conseils venant de spécialistes de différents domaines; il pourra ainsi intervenir plus rapidement pour cerner les causes des accidents et y parer, et cela permettra en définitive d'améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

Trains sans fourgon de queue

En septembre, le CTCF a autorisé les deux principales sociétés ferroviaires du Canada, sous certaines réserves, à évaluer le rendement et la fiabilité d'un dispositif de queue de train qui, selon les chemins de fer, peut accomplir en toute sécurité plusieurs des fonctions de contrôle qu'exerce une équipe de fourgon de queue.

Dans sa décision, le Comité a toutefois précisé que les essais ne devraient se faire qu'en présence d'une équipe de fourgon de queue afin d'éviter tout risque inutile avant de connaître le rendement réel du dispositif électromécanique en question.

Le CTCF a fait remarquer que la présence d'une équipe dans le fourgon de queue permettrait de déterminer les fonctions de sécurité que le dispositif, semble-t-il, ne peut accomplir en situation d'urgence et en régime de fonctionnement normal. Le Comité a donc conclu à la nécessité d'effectuer deux types d'essais.

Le CTCF exigera en effet un essai servant à évaluer la fiabilité du matériel de queue de train et des dispositifs connexes, et un autre dont l'objet sera de déterminer l'acceptabilité des risques résultants d'une perte éventuelle des fonctions qu'exerce actuellement une équipe de fourgon de queue, mais que ne peut accomplir le dispositif envisagé. Les résultats des essais seront rendus publics en 1986.

Campagne de sensibilisation

En août, le CTCF a fait installer dans tous les coins du pays des panneaux publicitaires visant à sensibiliser les automobilistes aux dangers qui existent aux passages à niveau.

C'est le ministre d'État aux Transports qui a dévoilé sur la colline parlementaire le panneau géant où se trouve représentée une collision évitée de justesse entre une voiture et une locomotive à un passage à niveau.

Les fonds requis pour la campagne, soit 200 000 dollars, ont été tirés de la caisse des passages à niveau de la Commission et versés à l'Opération Gareautrain, qui est un projet mixte auquel participent l'Association des chemins de fer canadiens et Transports Canada en coopération avec le Conseil canadien de la sécurité et le Comité des transports par chemin de fer.

Nouvelles croix d'avertissement

Au cours de l'année, on a installé aux passages à niveau de l'Alberta et de la Colombie-Britannique une nouvelle croix d'avertissement qui devrait aider à réduire le nombre d'accidents.

Le panneau avertisseur réfléchissant rouge et blanc, que le ministre des Transports a dévoilé à Edmonton en juillet, sera progressivement adopté partout au Canada d'ici mars 1987. En tout, plus de 31 000 panneaux seront installés.

La Commission contribuera environ 3,2 millions de dollars à l'achat et à l'installation des signaux, le reste provenant des sociétés ferroviaires.

Transport aérien

Assouplissement de la réglementation

Dans la foulée des initiatives que le gouvernement fédéral et le Comité des transports aériens (CTA) ont prises en 1984 et poursuivies en 1985, la Commission s'est employée cette année à assouplir encore plus la réglementation des transports aériens dans le Sud du Canada.

Elle a par exemple rendu plusieurs décisions favorables au sujet de requêtes présentées par des transporteurs à horaire fixe en vue d'élargir leur réseau dans le Sud du pays de manière à pouvoir faire directement concurrence avec des transporteurs établis sur des routes reconnues. Plusieurs transporteurs ont été par ailleurs autorisés à fusionner leurs permis de services à taux unitaires, ce qui les a libérés des restrictions antérieures au sujet de l'exploitation de services directs entre des points qui figuraient auparavant à des permis distincts.

De plus, la Commission a dispensé les entreprises demandant à exploiter des services d'affrètement dans le Sud du Canada de l'obligation de prouver la commodité et la nécessité du public; cela a considérablement accéléré le processus de délivrance des permis et donné aux nouveaux transporteurs par affrètement de nouvelles possibilités de pénétrer ce marché et aux transporteurs par affrètement existants l'occasion d'élargir leur gamme de services.

Services dans le Nord

Les conclusions d'une importante audience pancanadienne que le CTA a tenue en 1984 ont été résumées dans le rapport final intitulé *Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?* À la demande du ministre des Transports, le Comité a convenu de retarder la mise en oeuvre des recommandations incluses dans le rapport, relatives à des modifications de fond aux règlements sur le transport aérien dans le Nord, jusqu'à ce que le Comité permanent des transports de la Chambre des communes publie son rapport sur la politique et les programmes de transport fédéraux visant le Nord et les régions isolées et éloignées. Entre-temps, le CTA a convenu avec le Ministre de suivre de plus près l'exploitation des services aériens dans les régions septentrionales et éloignées.

Qualité des services aériens

En mars, le Comité a tenu une audience sur la qualité des services aériens assurés dans la zone côtière de la Colombie-Britannique. Dans son rapport, le panel de l'audience a cerné divers problèmes et questions expliquant l'inefficacité des services assurés par les transporteurs et il a recommandé des mesures pour remédier à la situation. Il a notamment proposé de modifier

86-02372/

les conditions des permis afin de permettre aux transporteurs d'assurer des services à taux unitaires à «arrêts facultatifs» à des emplacements provisoires établis à certains endroits exploités par le secteur primaire. Le CTA a adopté et mis en oeuvre les recommandations du panel.

Accord de services régionaux, locaux et de navette

En vertu des conditions tant automatiques que facultatives de l'Accord de 1984 sur les services régionaux, locaux et de navette (SRLN) conclu entre le Canada et les États-Unis, plusieurs nouvelles liaisons ont été approuvées, dont Vancouver – Seattle, Toronto – Buffalo et Toronto – Atlantic City. Pour choisir les transporteurs canadiens autorisés à exploiter ces services en vertu de l'accord SRLN, la Commission fait un appel de requêtes et a recours à un processus de sélection. C'est la première fois que cette méthode d'appel de requêtes et de sélection est utilisée au Canada.

Surveillance

Le CTA est resté fidèle à son engagement à appliquer un programme de surveillance uniforme à l'échelle nationale en ouvrant des bureaux régionaux à Toronto, Montréal et Moncton, qui viennent s'ajouter à ceux qu'il a déjà établis à Vancouver, Edmonton et Winnipeg.

Transport par eau

Commerce maritime

En 1985, le Comité des transports par eau (CTE) a mené une étude factuelle, pour le compte du ministre des Transports, des conditions du commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud. Ce rapport sera publié au début de 1986. Dans l'ensemble, le Comité a conclu que les règles sud-américaines au sujet des cargaisons réservées n'étaient pas préjudiciables aux exportations canadiennes. La participation accrue des transporteurs canadiens dépendraient de leur acceptation en tant que «lignes nationales» par les autorités de réglementation de l'Amérique du Sud.

Transport maritime dans le Nord

En avril 1985, le CTE a présenté au ministre des Transports son rapport à l'issue de l'audience publique tenue en décembre 1984 à Stony Rapids (Sask.) et Fort Chipewyan et Fort McMurray (Alb.) au sujet des services de transport par eau dans la région de l'Athabasca. Dans son enquête, qui a porté sur la saison de navigation de 1984, le CTE a cerné des domaines d'amélioration possible et il s'est penché sur la question de l'opportunité de continuer à réglementer sur le plan économique les services de transport par eau assurés dans la région.

En juin, le Comité a tenu une audience publique sur la politique et la méthode d'attribution de permis ainsi que sur le règlement connexe relatif aux services de transport par eau sur le fleuve Mackenzie et dans les eaux canadiennes de l'Arctique de l'Ouest. Les séances, qui ont eu lieu à Hay River, Norman Wells, Inuvik, Coppermine (T. N.-O) et Edmonton (Alb.), ont porté sur des questions telles les permis à long terme, le réapprovisionnement des collectivités, la capacité excédentaire et les horaires des services. Le CTE a publié son rapport en août.

Droits de pilotage

Au cours de l'année à l'étude, le CTE a mené plusieurs enquêtes sur les droits de pilotage, dont la plus importante portait sur l'Administration de pilotage des Laurentides. Le Comité a tenu dans ce cas une audience publique de 51 jours, et il publiera son rapport et ses recommandations à ce sujet au début de 1986.

Bureaux régionaux de la CCT

Commission canadienne des transports
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Pièce 1740
VANCOUVER (Colombie-Britannique)
V6E 3P3

Tél. : (604) 666-1011
Télex : 04-508523

Commission canadienne des transports
220, 4e Avenue S.E., Pièce 372
C.P. 2917
Succursale «M»
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3

Tél. : (403) 231-4811

Commission canadienne des transports
303, rue Main, Pièce 301
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 3G7

Tél. : (204) 949-4214

Commission canadienne des transports
20, rue Toronto, 5e étage
TORONTO (Ontario)
M5C 2B8

Tél. : (416) 973-9820

Commission canadienne des transports
685, rue Cathcart, Pièce 702
MONTRÉAL (Québec)
H3B 1M7

Tél. : (514) 283-5722

Commission canadienne des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6

Tél. : (506) 388-7040

Division de l'Ouest de la CCT

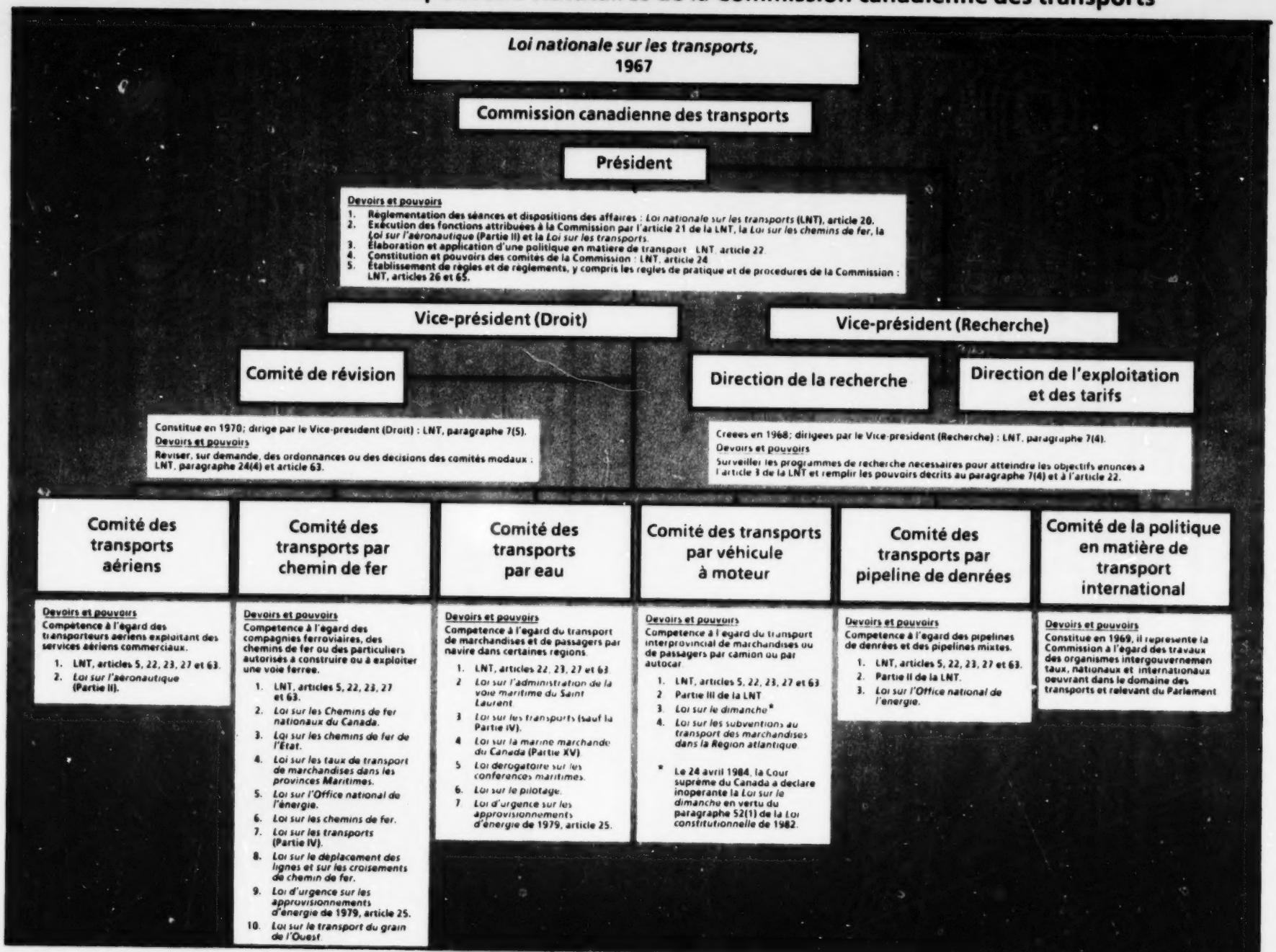
J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
350, 3e Avenue Nord, 3e étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 5G7

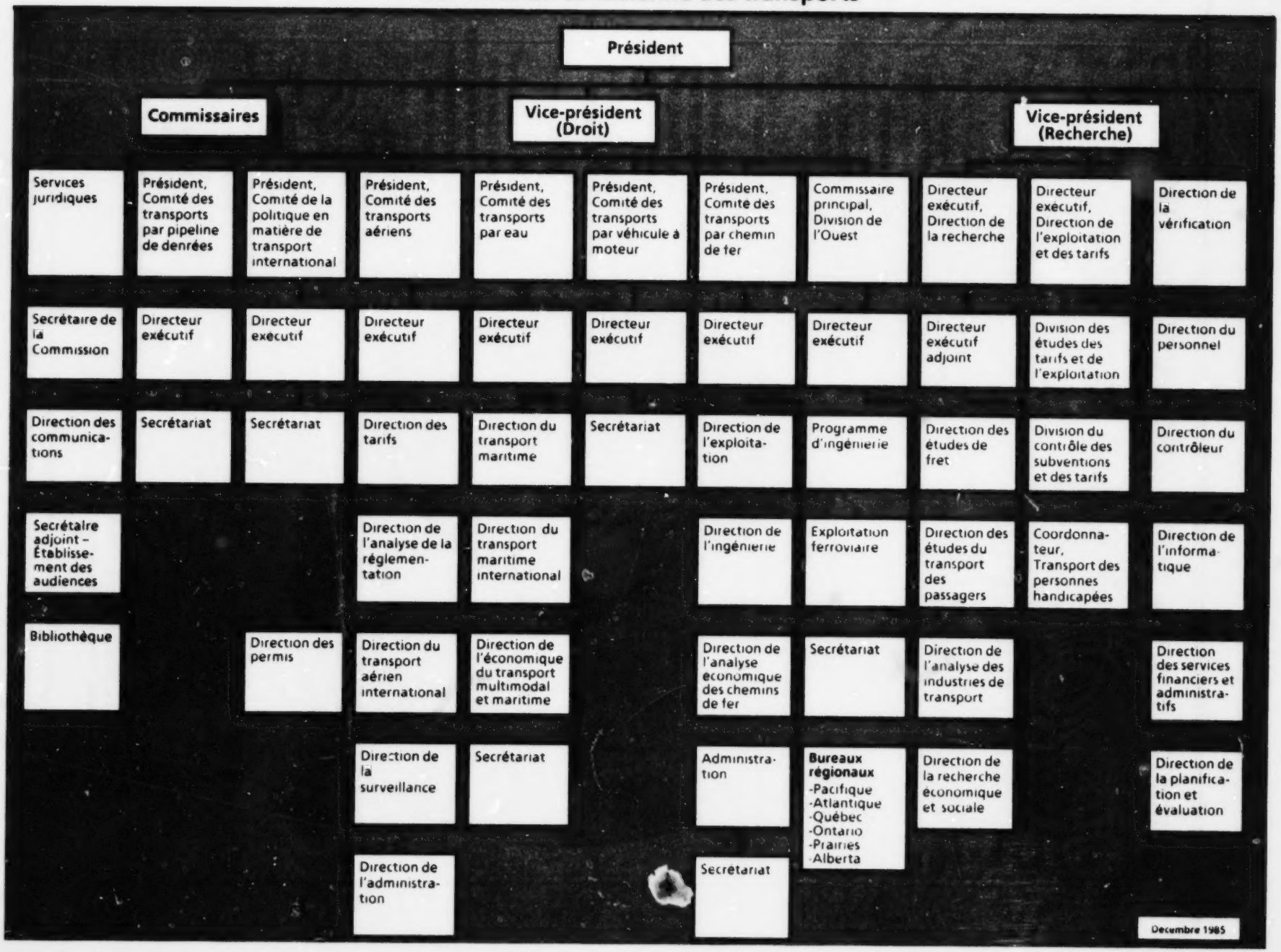
Tél. : (306) 975-5201
Télex : 074-2693

86-02372/

Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports



Commission canadienne des transports



86-02372/

Estimation des dépenses budgétaires pour 1985

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*

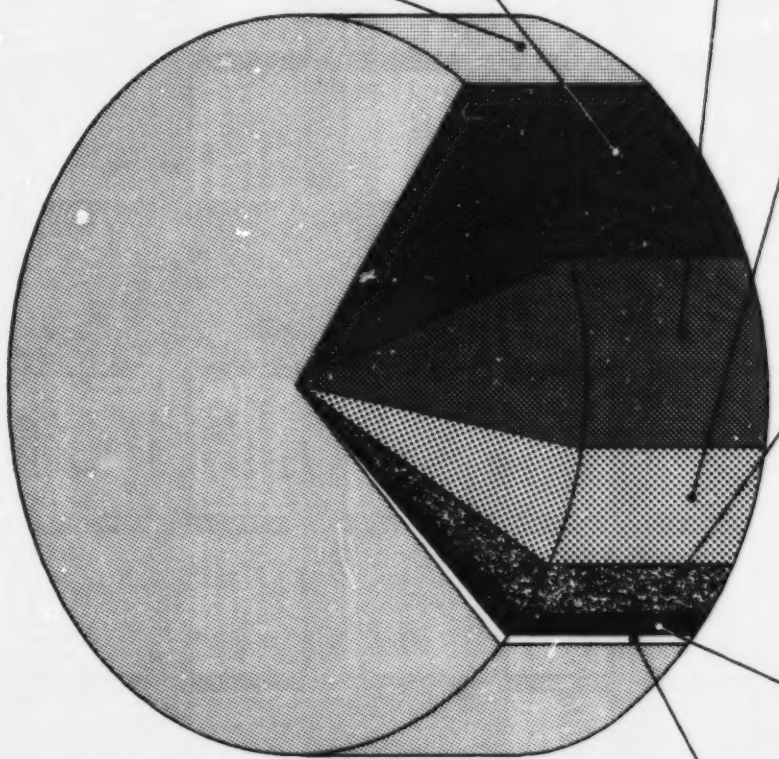
495 456 000 $
(589 776 000 $)
72,3 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

61 080 000 $
(55 298 000 $)
8,9 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*

59 260 000 $
(102 109 000 $)
8,6 %



Administration

45 992 000 $
(42 567 000 $)
6,7 %*

*5,4 % Traitements
1,3 % Autres

Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*

15 693 000 $
(14 413 000 $)
2,3 %

Paiements versés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*

6 696 000 $
(6 789 000 $)
1,0 %

Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux

1 500 000 $
(2 100 000 $)
0,2 %

Remarque : Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1984. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

Comparaisons – Subventions et contributions

	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	59 260	102 109	(42 849)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique*	61 080	55 298	5 782
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*	495 456	589 776	(94 320)
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	1 500	2 100	(600)
Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*	15 693	14 413	1 280
Paiements versés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*	6 502	6 789	(287)
Contributions à l'Opération Gareautrain	194	–	194
Total	**639 685**	**770 485**	**(130 800)**

86-02372/

Comparaisons – Utilisation des ressources

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

Activités	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	8 697	7 967	730
Transports ferroviaires	17 864	16 254	1 610
Transports par véhicule à moteur	2 420	2 306	114
Autres transports	2 115	1 820	295
Recherche et analyse	6 275	5 857	418
Administration	8 621	8 363	258
Total	**45 992**	**42 567**	**3 425**

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

Composantes	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	7 549	6 887	662
Comité de la politique en matière de transport international	129	122	7
Comité des transports par véhicule à moteur	196	155	41
Comité des transports par chemin de fer	15 187	13 537	1 650
Comité des transports par eau	1 665	1 411	254
Division de l'Ouest	1 133	1 387	(254)
Direction de la recherche	4 078	3 897	181
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 833	3 576	257
Administration et soutien	12 222	11 595	627
Total	**45 992**	**42 567**	**3 425**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Activités	1985	1984	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	161,9	150,1	11,8
Transports ferroviaires	296,3	284,3	12,0
Transports par véhicule à moteur	61,4	64,2	(2,8)
Autres transports	36,1	36,5	(0,4)
Recherche et analyse	102,0	104,6	(2,6)
Administration	186,9	188,1	(1,2)
Total	**844,6**	**827,8**	**16,8**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Composantes	1985	1984	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	145,7	134,3	11,4
Comité de la politique en matière de transport international	1,7	1,3	0,4
Comité des transports par véhicule à moteur	2,4	3,0	(0,6)
Comité des transports par chemin de fer	253,7	242,5	11,2
Comité des transports par eau	29,5	30,5	(1,0)
Division de l'Ouest	20,3	19,3	1,0
Direction de la recherche	67,0	66,8	0,2
Direction de l'exploitation et des tarifs	91,3	96,6	(5,3)
Administration et soutien	233,0	233,5	(0,5)
Total	**844,6**	**827,8**	**16,8**

86-02372/

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	6 544	5 946	598
Transports ferroviaires	14 499	13 063	1 436
Transports par véhicule à moteur	2 208	2 126	82
Autres transports	1 694	1 497	197
Recherche et analyse	4 957	4 561	396
Administration	6 892	6 555	337
Total	**36 794**	**33 748**	**3 046**

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	5 677	5 146	531
Comité de la politique en matière de transport international	134	55	79
Comité des transports par véhicule à moteur	136	131	5
Comité des transports par chemin de fer	12 559	11 054	1 505
Comité des transports par eau	1 310	1 229	81
Division de l'Ouest	699	1 002	(303)
Direction de la recherche	3 277	2 996	281
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 392	3 253	139
Administration et soutien	9 610	8 882	728
Total	**36 794**	**33 748**	**3 046**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

Activités	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	2 153	2 021	132
Transports ferroviaires	3 365	3 191	174
Transports par véhicule à moteur	212	180	32
Autres transports	421	323	98
Recherche et analyse	1 318	1 296	22
Administration	1 729	1 808	(79)
Total	**9 198**	**8 819**	**379**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Composantes	1985 ($ x 1 000)	1984 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	1 872	1 741	131
Comité de la politique en matière de transport international	1	67	(66)
Comité des transports par véhicule à moteur	60	24	36
Comité des transports par chemin de fer	2 628	2 483	145
Comité des transports par eau	349	182	167
Division de l'Ouest	434	385	49
Direction de la recherche	801	901	(100)
Direction de l'exploitation et des tarifs	441	323	118
Administration et soutien	2 612	2 713	(101)
Total	**9 198**	**8 819**	**379**

86-02372/

DIVISION DE L'OUEST

J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

LA DIVISION DE L'OUEST de la Commission canadienne des transports a été créée en mai 1979 par suite d'une décision du Cabinet et de la Commission de faire valoir la CCT dans l'Ouest.

La Division, dont le bureau central se trouve à Saskatoon, a facilité la communication directe entre la Commission et les particuliers, collectivités, transporteurs aériens, industries et autres organismes et groupes intéressés désireux d'obtenir des renseignements ou de présenter des requêtes ou plaintes à la Commission.

La Commission a affecté à sa Division de l'Ouest deux commissaires membres de tous les comités modaux. Ces derniers bénéficient de l'aide de spécialistes et d'employés de soutien qui travaillent au bureau central de la Division.

En 1985, la Division de l'Ouest a tenu plusieurs audiences publiques :

En mars, elle a tenu des audiences publiques à trois endroits dans l'Ouest du Canada, pour étudier une requête de CN Cargill Grain and Northern Sales en autorisation de publier des tarifs inférieurs, conformément à l'article 45 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Au cours des audiences, soit le 15 mars 1985, la requête a été retirée.

En vertu du paragraphe 81(2) de la *Loi nationale sur les transports*, le ministre des Transports a chargé le commissaire J.M. McDonough de tenir une audience publique pour donner aux parties intéressées la possibilité de faire valoir leurs préoccupations et opinions au sujet des emplacements possibles d'un raccordement entre la subdivision Colonsay de CP Rail et la subdivision Watrous de CN. Le 20 novembre 1985, un rapport a été déposé auprès du Ministre.

Des audiences ont été tenues au sujet de la requête de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) en vue d'abandonner le service de trains mixte entre Edmonton et Waterways (Alb.). Une décision est attendue sous peu.

Il y a eu des audiences publiques sur la requête de CN en vue de supprimer les agences et les immeubles de gare à divers points en Alberta et en Saskatchewan. Une décision est attendue sous peu.

Au cours de l'année, la Division de l'Ouest a émis en tout 228 décisions et 310 ordonnances au sujet de permis de services aériens nouveaux ou modifiés et de changement de direction, de transferts de services aériens commerciaux, de croisements étagés, de dispositifs de protection automatiques aux passages à niveau, d'abandon de voies, de construction de voies nouvelles, d'ouverture de services et de questions de tarifs et de taux.

Requêtes en abandon d'embranchements 1980-1985

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	28	19	47
Requêtes totales (milles)	876	527	1 403
Embranchements dont on a ordonné l'abandon (milles)	644	448	1 092
Embranchements dont on a ordonné le maintien (milles)	90	37	127
Requêtes en instance (milles)	–	9	9
Millage inclus dans le réseau ferroviaire permanent (milles)	142	33	175
Total, réseau ferroviaire permanent		**15 976,13 milles**	

86-02372/

Enquête sur les embranchements ferroviaires

Le 20 décembre 1984, le gouverneur en conseil a demandé à la Division de l'Ouest de la Commission de tenir des enquêtes vastes et officieuses, avec l'industrie et le public, au sujet de solutions de rechange aux embranchements ferroviaires du Canada. Cette démarche visait à trouver des moyens d'améliorer le transport ferroviaire pour assurer la mise en place, au prix le plus bas, d'un réseau de transport efficace, rentable et fiable. Il a également été demandé à la CCT de se pencher sur les normes en vigueur quant au Programme de remise en état des embranchements des Prairies et de présenter un rapport au gouverneur en conseil, par l'intermédiaire du ministre des Transports, au plus tard le 30 juin 1985. Le 21 décembre 1984, le Ministre a annoncé que le commissaire principal de la Division de l'Ouest, M. J.M. McDonough, dirigerait l'enquête.

Les responsables de l'enquête ont reçu plus de 80 mémoires et tenu 40 réunions avec les principaux intéressés au Canada et aux États-Unis et ont publié, le 28 juin 1985, le *Rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires*.

Les auteurs du document ont mis en lumière la hausse spectaculaire des subventions accordées par le gouvernement fédéral aux embranchements entre 1971 et 1982 (de 37,1 millions de dollars à 322 millions de dollars). Comme il y avait, en 1982, 9 929 milles de voies d'embranchement subventionnés, cela correspondait à 32 460 dollars du mille, soit en moyenne 1 000 dollars par wagon.

Les auteurs ont constaté que le Programme de subvention aux embranchements avait favorisé le maintien de services de transport inefficaces et non rentables aux dépens du Trésor public et qu'on avait laissé pour compte les modes de transport concurrentiels.

Ils ont recommandé de sensibiliser les utilisateurs des embranchements aux coûts d'exploitation annuels de ceux-ci et d'accorder aux entreprises de camionnage, aux sociétés ferroviaires sur courtes distances et aux sociétés d'élévateurs le droit de demander le détournement des subventions. Ils ont également recommandé de faire des projets de démonstration pour mesurer la rentabilité éventuelle de modes de transport novateurs tels les chemins de fer sur courtes distances et les élévateurs hors-voies.

Les responsables de l'enquête ont aussi préconisé un examen exhaustif de l'ordonnance n° R-6313 sur le calcul des frais ferroviaires et des procédures de demandes de subventions s'appliquant aux chemins de fer. Ils ont constaté que les subventions aux embranchements étaient fondées sur un système d'attribution des coûts ne tenant pas compte des particularités de chaque endroit. En effet, on s'est servi jusqu'ici d'une méthode fondée sur les coûts des sociétés ferroviaires qui sont modifiés et attribués à l'embranchement en plus des frais précis qui sont engagés.

Les auteurs du rapport ont également fait des recommandations précises au sujet du Programme de remise en état des embranchements des Prairies et proposé que les expéditions de céréales acheminées au départ sur les voies de CP Rail dans les Prairies aient accès aux ports de Churchill (Man.) et de Prince Rupert (C.-B.) selon l'échelle tarifaire prévue dans la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* en utilisant les routes les plus courtes des deux lignes ferroviaires combinées

Des renseignements au sujet des audiences et décisions relatives aux embranchements et des ordonnances et décisions relatives à l'abandon d'autres voies sont fournis aux appendices A – I et A – II

Services voyageurs

Le 31 mai 1985, une démonstration a été faite, à Winnipeg, d'un prototype de «rail-car» destiné au service voyageurs dans le Nord du Manitoba. Aux termes d'essais sur les lignes de la Greater Winnipeg Water District Railway, le prototype a été transporté à Thompson (Man.) pour d'autres essais sur les voies d'Inco et de CN. Le rôle de la Commission consistera à donner des conseils sur les aspects techniques, les règlements s'appliquant aux services ferroviaires, les procédés d'exploitation, etc.

Une audience publique a eu lieu au sujet de la requête de CN en autorisation d'abandonner le service de trains de voyageurs entre Edmonton et Waterways (Alb.) ainsi que les installations et aménagements fournis. Une décision sera rendue sous peu.

Fermeture d'agences et de gares

En janvier 1985, deux requêtes en autorisation de fermer des agences et des gares, touchant en tout 21 gares, étaient à l'étude. À l'issue des audiences publiques tenues en juin 1984, la

Commission a rendu une décision le 16 janvier 1985 au sujet du Northern Manitoba Carload Centre.

En novembre 1985, des audiences publiques ont eu lieu au sujet de la requête de CN de fermer des agences et des bâtiments de gare à Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermillion, Camrose, Lloydminster, Grand Centre et Hinton (Alb.) et Biggar et Unity (Sask.) et de remplacer par des abris les bâtiments situés à Wainwright, Hinton, Edson, Biggar et Unity. Une décision sera rendue sous peu.

Étude sur le port de Vancouver

En juin 1985, les responsables de l'étude ont tenu des réunions auxquelles ont assisté divers expéditeurs et transporteurs pour étudier la Phase I du rapport ainsi que les recommandations. Les responsables de cette étude sont en l'occurrence la Commission canadienne des transports, Transports Canada et les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Des progrès appréciables ont été accomplis dans la tentative d'éliminer plusieurs goulots d'étranglement possibles signalés dans le rapport au cours de l'année, et l'accès par les chemins de fer continue d'être bon. On continuera de suivre la situation pour encore une année, et l'étude de la Phase I devrait être terminée en 1987.

Étude sur l'utilisation conjointe des voies

Cette étude, entreprise en 1983 par la CCT, Transports Canada, CP Rail, CN et les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan, a pour objet de trouver des moyens de permettre l'acheminement d'un plus grand volume de trafic sur les deux voies ferroviaires qui relient Kamloops et Matsqui (C.-B.). Le projet de rapport final a été soumis à l'étude des responsables du projet.

Programme de remise en état des embranchements

En vertu d'une entente officielle conclue par Transports Canada et la CCT, la Division de l'Ouest de la Commission s'est vu confier la responsabilité des vérifications financières et des inspections techniques effectuées au titre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Ce programme, qui a été mis au point par le gouvernement fédéral, a pour objet de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 900 milles d'embranchements servant au transport du grain au sein du réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien; il s'est poursuivi en 1985. Une fois les embranchements remis en état, des wagons de marchandises pesant jusqu'à 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles par heure. Au 31 mars 1985, les dépenses à cet égard se chiffraient à environ 597 millions de dollars.

En 1985, la Division a poursuivi les vérifications financières du travail accompli en vertu des accords de remise en état antérieurs. Les travaux courants ont fait l'objet d'inspections techniques, et on a achevé les inspections préliminaires aux travaux prévus pour 1986-1987. On s'attend à ce que d'ici le 31 mars 1986, 1 530 milles d'embranchements aient fait l'objet de travaux dont le coût approximatif s'élèvera à 100 millions de dollars.

Projets de déplacement des voies ferrées

En 1984, la ville de Regina a déposé une requête en vertu de la Partie I de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* au sujet de la Phase I de son projet de déplacement de voies. En 1985, la ville a présenté une requête portant sur la Phase II.

Le comité technique, placé sous la présidence du directeur de l'Ingénierie, Division de l'Ouest, a continué ses travaux en 1985, et il a publié en août un rapport final faisant état des questions réglées et de celles qui restaient en suspens.

En février, CN et CP Rail ont présenté une motion préliminaire demandant l'élimination de la requête au sujet de la Phase I. La CCT a rendu une décision dans laquelle elle a rejeté la motion. Par la suite, il a été demandé à la Cour fédérale de casser la décision de la Commission et de mettre fin à toutes procédures ultérieures dans ce dossier. Le 22 novembre 1985, la Cour a rejeté ces demandes en imputant les frais aux requérants. CN et CP Rail ont déposé un appel.

Une audience publique sera vraisemblablement tenue en 1986.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

En 1985, le projet du tunnel Rogers Pass (C.-B.), dont l'objectif était de réduire la pente de CP Rail vers l'Ouest et d'augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique, a été poursuivi sur une grande échelle.

86-02372/

Ce projet d'amélioration des voies, dont le coût à l'origine était estimé à 650 millions de dollars, prévoit la construction de 21 milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de 11 ponts.

La Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire, des conditions prévues dans la décision de la Commission. Comme un grand nombre de ces conditions ont trait à des considérations d'ordre environnemental visant à réduire au minimum les risques d'altérer l'aspect physique du parc Glacier, un groupe de surveillance de l'environnement composé de repésentants de Parcs Canada, de CP Rail et de la CCT a été mis sur pied et chargé d'étudier et d'approuver tous les travaux avant qu'ils ne soient exécutés. Les membres du groupe de travail de la Commission font partie de ce groupe de surveillance.

Programme de surveillance de l'entretien

Par suite de l'adoption, en novembre 1983, de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la CCT s'est vu assigner certaines responsabilités, dont celle de surveiller les travaux d'entretien effectués annuellement par les compagnies ferroviaires sur les embranchements tributaires du grain. Ce programme, placé sous la direction de la Division de l'Ouest, a été appliqué aux travaux d'entretien effectués en 1985.

Exploitation et tarifs

En 1985, le personnel de la Division de l'Ouest chargé de l'exploitation a effectué des enquêtes sur plusieurs plaintes portant sur des tarifs; il a aidé le personnel d'Ottawa à effectuer les vérifications requises en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*; il a mené une étude détaillée sur les tarifs inter-lignes s'appliquant aux grains dans le cadre du *Rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires*; et il a fourni, selon les besoins, des renseignements sur les tarifs-marchandises à divers paliers de gouvernement, à des organismes agricoles, à des producteurs, etc.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

J.F. Walter [1] / J.A.D. Magee [2], président
J.-L. Bourret [3]
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c.r. [4]
Mike Landers
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe

[1] Nomination à la présidence du CTCF le 17 décembre 1984, prenant effet le 11 janvier 1985.
[2] Fin de mandat le 10 janvier 1985.
[3] Nomination le 9 septembre 1985.
[4] Nomination le 18 mars 1985.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER (CTCF) réglemente le transport ferroviaire de compétence fédérale. La *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* ainsi que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* confèrent au CTCF son pouvoir de réglementation.

Activités de réglementation

Le champ d'activité de réglementation du Comité englobe à la fois les aspects techniques et économiques du transport ferroviaire.

La sécurité ferroviaire est la principale activité de réglementation dans le domaine technique. Cette activité se divise en six grandes catégories : les enquêtes sur les accidents; le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure; le contrôle de l'exploitation; la réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la conformité aux règlements à cet égard; les passages à niveau; et l'élaboration de normes. La réglementation de la sécurité du transport ferroviaire a accaparé, en 1985, les deux tiers des ressources humaines du CTCF.

La seconde activité en importance du CTCF dans le domaine technique consiste à veiller à la qualité des services offerts aux usagers. Pour ce faire, le CTCF doit s'occuper notamment : du contrôle qualitatif des services voyageurs; des requêtes en abandon d'embranchements; de l'approbation des projets de construction de nouvelles voies; de l'étude des requêtes en vue de centraliser des gares; et des plaintes formulées par les expéditeurs de fret, les voyageurs, les syndicats ferroviaires et les groupes d'intérêt public. La réglementation de la qualité du service est toutefois une activité dont l'importance relative a diminué et à laquelle ne sont désormais consacrés qu'un peu plus de 5 pour cent des ressources en personnel du CTCF.

Dans le domaine de la réglementation économique, le CTCF est chargé de vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral; d'analyser et d'élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires; de calculer le montant des subventions accordées en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, de l'ordre de 496 millions de dollars en 1985, et en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, de l'ordre de 59 millions de dollars en 1985; et de vérifier les montants exigés de VIA Rail Canada Inc. par les compagnies ferroviaires, lesquels s'établissent actuellement à plus de 400 millions de dollars par an. Le CTCF a consacré près d'un tiers de ses ressources à cette activité en 1985.

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de déposer leurs tarifs auprès du CTCF. Il incombe à la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission d'administrer cette activité ainsi que toutes les autres questions afférentes aux tarifs et à l'exploitation. Le présent rapport traite plus loin de cette fonction.

Comme les autres comités de la Commission, le CTCF est dirigé par un président et des commissaires. Il se réunit chaque semaine pour étudier les questions courantes de réglementation et tient des audiences publiques sur les principales questions de transport. En tout, le CTCF a consacré, en 1985, 89 jours à la tenue de 22 audiences et il a rendu 29 décisions et 1 238 ordonnances. Ces chiffres tiennent compte

R6-02372/

des audiences tenues par la Division de l'Ouest au nom du CTCF. Les décisions du CTCF résultant d'audiences publiques sont énumérées à l'appendice B – I.

Le personnel de l'administration centrale du CTCF est réparti entre trois directions. La Direction de l'exploitation et la Direction de l'ingénierie s'occupent de la réglementation technique, tandis que la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est chargée de la comptabilité, du calcul du prix de revient et des subventions.

Le CTCF possède des bureaux régionaux dans six villes canadiennes : Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux exécutent les programmes d'inspection requis aux fins de la réglementation technique de la sécurité et du contrôle qualitatif des services; ces programmes sont décrits ci-après, sous la rubrique des directions de l'administration centrale. Les bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans la réglementation technique; en effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines affectées à la réglementation technique.

DIRECTION DE L'INGÉNIERIE

Cette Direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique :

- le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure;
- les normes et règlements; et
- les passages à niveau.

Contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure

Matériel

Il s'agit d'un programme d'inspections régulières du matériel roulant aux quatre coins du pays pour en assurer la sécurité et évaluer les méthodes de contrôle qualitatif utilisées par les compagnies de chemins de fer. En 1985, les bureaux régionaux ont inspecté 5 182 pièces de matériel de traction au cours de 1 135 visites et 40 887 wagons en 1 390 visites.

Le Comité a également inspecté régulièrement les chaudières fixes, les chaudières de chauffage et les réservoirs à air des trains pour déceler les dangers qu'ils présentent et pour s'assurer d'un niveau d'entretien satisfaisant. En 1985, le CTCF a inspecté 585 chaudières de chauffage, 375 chaudières fixes et 1 008 réservoirs à air de trains à divers endroits au pays.

Infrastructure

- Inspection des voies et des emprises

Cette inspection s'inscrit dans le cadre d'un programme de trois à cinq ans visant à déceler les conditions dangereuses et à assurer l'entretien satisfaisant des voies et emprises.

Le programme comporte deux volets :

a) l'inspection régulière des emprises dans le cadre du programme d'inspection des voies. En 1985, 5 150 milles de voies ont été inspectés; et

b) l'inspection d'endroits précis où des conditions insatisfaisantes ont été signalées au Comité, soit par le truchement de plaintes, soit par suite de déraillements. De telles inspections d'emprises ont été menées à 58 endroits en 1985 et 25 requêtes en autorisation d'être exempté de l'obligation de dresser des clôtures de protection ont été reçues.

Structures

Ce programme comprend l'examen et l'approbation, conformément aux articles 189 et 192 de la *Loi sur les chemins de fer*, de requêtes en autorisation de reconstruire des ponts de chemin de fer. En 1985, le Comité a reçu 116 requêtes de ce genre et rendu 112 ordonnances connexes.

- Nouvelles dépenses d'immobilisations

Ce programme vise à examiner et à approuver les travaux que se proposent d'effectuer les compagnies ferroviaires sur les embranchements subventionnés. Dans le cas de CP Rail et de CN, les travaux approuvés pour la saison 1985 sont évalués respectivement à 181 000 dollars et à 2 086 817 dollars.

- Prévention des incendies sur les emprises

En 1985, 285 agents forestiers provinciaux ont été autorisés à veiller, pour le compte du CTCF, à ce que les compagnies ferroviaires prennent les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

- Zones de gabarit réduit

Ce programme comprend l'examen de requêtes en autorisation de construire des voies ou des structures qui ne répondent pas aux exigences minimales de zones de gabarit. En 1985, le CTCF a traité 21 requêtes de ce genre.

Normes et règlements

La Division des normes ferroviaires élabore et révise les règlements et les normes qui traitent de certains aspects de l'exploitation ferroviaire comme le transport, les techniques et le matériel roulant. Elle doit examiner les changements techniques, organisationnels et administratifs de l'industrie ferroviaire et faire en sorte que les règlements correspondent aux importants changements économiques et sociaux auxquels le Canada doit faire face. Ces changements techniques sont suscités notamment par :

- les audiences tenues par le CTCF;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- l'analyse des données dérivées des programmes du CTCF, dont il est fait mention ailleurs dans ce rapport;
- les observations formulées par les compagnies de chemin de fer, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et le grand public; et
- les observations formulées par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire, créé par le CTCF en 1972, est composé de représentants de l'administration des sociétés ferroviaires, des cheminots et du personnel du CTCF et il est présidé par un commissaire de ce dernier. En 1985, le Comité consultatif s'est réuni trois fois, tandis que des comités techniques agissant sous son autorité ont examiné tous les règlements nouveaux et révisés.

Règlements

La Commission a publié une modification au Règlement sur l'hygiène des chemins de fer, CRC c. 1168 (O-3), une modification au Règlement sur l'examen de la vue et de l'ouïe des employés de chemin de fer, CRC c. 1173 (O-9), une autre au Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique, CRC c. 1184 (E-4), une autre au Règlement sur les radiocommunications ferroviaires et deux modifications au Règlement n° O-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175, au sujet de l'utilisation de matériaux réflecteurs et de signaux de limite de gare de triage. Elle a en outre effectué des travaux au sujet de la santé et de la sécurité professionnelles, lesquels sont décrits plus loin dans ce rapport.

En vertu du décret CP 1985-3489 du 28 novembre 1985, le pouvoir de réglementation prévu aux articles 317 et 318 de la *Loi sur les chemins de fer* est passé du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes à la Commission canadienne des transports en ce qui concerne les fils passant au-dessus ou au-dessous de voies ferrées.

En ce qui concerne les règlements au sujet de l'installation et de la mise à l'essai de dispositifs de protection aux passages à niveau, CRC c. 1183 (E-6), des ordonnances émises à toutes les sociétés ferroviaires ont autorisé l'utilisation d'un nouveau panneau de croisement devant être installé après le 9 avril 1985.

Les modifications suivantes ont été approuvées par le CTCF en 1985 ou sont actuellement a l'étude au Bureau du Conseil privé .

- modification au Règlement n O-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175, au sujet des aiguilles de voie principale;
- modification au Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer, CRC c. 1169 (O-21); et
- modification aux directives de l'Annexe A au sujet des tarifs de location de matériel.

Le CTCF a approuvé les versions modifiées des règlements suivants et les modifications aux règlements existants qui avaient déjà été approuvés et renvoyés au Bureau du Conseil privé :

- modification au Règlement n° O-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c.1 175, au sujet de la Formule Y de l'ordre de marche, exemples 3 et 4 et du signal pour sifflet;
- Règlement concernant les normes de compétence minimales des mécaniciens de locomotive, des mécaniciens de manoeuvre et de transferts, des chefs de train et des contremaîtres de gare de triage; et
- modification au Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer, CRC c. 1169 (O-21).

86-02372/

Passages à niveau

Mesures de protection

La Direction de l'ingénierie autorise la construction et la reconstruction des passages à niveau; l'installation et la modification de dispositifs d'avertissement automatique aux passages à niveau ainsi que d'autres améliorations pour la protection, la sécurité et la commodité du public; et la construction et la reconstruction de croisements étagés. Le financement fédéral assuré depuis le début du siècle à l'égard de tels projets a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau.

Le personnel du Comité se rend sur les lieux lorsqu'il y a des morts ou des blessés et visite presque tous les autres passages à niveau où se sont produits des accidents moins graves. Chaque fois qu'il y a des blessés, un ordre de ralentir la vitesse à 25 milles par heure est systématiquement appliqué. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs automatiques de protection et qu'une inspection en a révélé la nécessité, le personnel du CTCF demande aux administrations locales de la voirie et aux chemins de fer d'appliquer des mesures correctives. Par ailleurs, lorsque des dispositifs automatiques de protection sont déjà installés aux passages à niveau, le CTCF les examine afin de déterminer s'il y a lieu d'en ajouter d'autres.

Le CTCF a prévu, en vertu de l'article 20 de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, des engagements et des subventions de 6 millions de dollars dans le budget de 1985 au chapitre des projets approuvés. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 474 projets ont été réalisés. Fait à noter, le financement des croisements étagés relève de Transports Canada et non de la CCT.

Le CTCF a continué de participer à l'Opération Gareautrain, qui a pour but de sensibiliser le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer canadiens et par Transports Canada. Des représentants de l'administration centrale et des bureaux régionaux du CTCF y participent à titre consultatif. Des programmes ont été institués dans huit provinces. En 1985, le CTCF a financé une campagne de panneaux-réclame pour mettre en lumière les risques d'accident aux passages à niveau. Cette démarche s'inscrivait dans le cadre de l'Opération Gareautrain et a bénéficié de l'aide du CTCF sur les plans technique et des relations publiques.

Le CTCF a également mis sur pied un groupe de travail chargé d'examiner le problème des accidents aux passages à niveau et d'élaborer des mesures visant à en réduire le nombre. En 1985, il s'est tenu quatre réunions de ce groupe, qui est actuellement composé de représentants des sociétés ferroviaires, des cheminots, de la police, de l'Opération Gareautrain, de la Fédération canadienne des municipalités, de Transports Canada et de l'Association des routes et transports du Canada.

Croisements étagés

Le gouvernement fédéral a financé la construction de cinq croisements étagés en vertu du Programme des projets spéciaux de relance. De plus, le CTCF a émis des ordonnances prévoyant la construction de six autres croisements étagés, grâce à l'assistance financière de Transports Canada. En 1985, il a également publié 37 autres ordonnances autorisant la construction ou la reconstruction de croisements étagés.

Déplacement des voies

Dès 1982, des discussions ont été entamées à Regina (Sask.) au sujet du déplacement de voies ferrées, et la ville a présenté une demande officielle en mars 1984. Le financement a été approuvé par Transports Canada, et un comité technique, regroupant des représentants de la ville, du gouvernement provincial, des sociétés ferroviaires et de la Commission, a terminé son examen des questions. Une audience publique devrait débuter au printemps de 1986.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

En 1985, 56 demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et les travaux ont été terminés et approuvés. De plus, 216 projets divers de signalisation ont été étudiés, réalisés et approuvés.

Dispositifs de protection aux passages à niveau

Au cours de l'année, diverses améliorations ont été apportées aux dispositifs de protection aux passages à niveau : accroissement de la luminosité des appareils d'éclairage; accroissement de la fréquence de clignotement des appareils

d'éclairage afin de les rendre plus visibles et plus efficaces; et remplacement des barrières peintes par des barrières recouvertes d'un revêtement réfléchissant rouge et blanc. De nouveaux signaux d'avertissement améliorés rouges et blancs ont commencé à être installés en Colombie-Britannique et en Alberta. Il est prévu de remplacer tous les anciens signaux existant au Canada en installant progressivement ces nouveaux modèles jusqu'à l'extrémité est du pays.

Des études approfondies ont été effectuées sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau ainsi que sur les mesures correctives à prendre et sur les coûts d'immobilisations et les frais d'entretien annuels des dispositifs de protection aux passages à niveau en vue de simplifier le mode de paiement et de réduire les coûts imputés au budget des administrations de la voirie.

En outre, des lignes directrices ont été publiées sur l'illumination par projecteur des passages à niveau. Les agents de la Direction participent activement aux travaux des comités qui effectuent des recherches sur les dispositifs de protection et sur l'utilisation de signaux d'avertissement préalable qui se déclencheraient dès que quelqu'un s'approcherait de ces passages.

L'année 1985 a vu la réalisation de 281 projets de construction relatifs au matériel de signalisation.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Cette Direction est responsable de quatre secteurs de réglementation technique :

- les enquêtes sur les accidents;
- le transport de marchandises dangereuses;
- le contrôle de l'exploitation; et
- le contrôle qualitatif des services.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler tous les accidents à la Commission canadienne des transports. Les rapports doivent être déposés sans délai, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Ces rapports comprennent des données sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents reliés aux manoeuvres ferroviaires.

En 1985, environ 4 500 accidents et incidents ont été signalés à la Direction. Même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, environ 1 000 cas, dont 584 accidents survenus à des passages à niveau, 285 déraillements et 99 collisions, ont été transmis aux bureaux régionaux aux fins d'enquête ou d'expertise (voir l'appendice B – V).

Enquêtes effectuées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*

Ce type d'enquête sur les accidents est effectué par des membres du personnel du Comité, en vertu des pouvoirs que leur confère l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*. Six enquêtes ont été autorisées en 1985 (voir ci-dessous). Le rapport sur le déraillement C&O a été publié le 9 mai 1985 tandis que celui sur l'accident survenu à un croisement à Penhold a été rendu public le 30 décembre 1985. Le CTCF a approuvé le rapport sur l'accident survenu à Lashburn, qui sera bientôt publié. Les autres rapports suivront.

11 févr.	Déraillement dans la subdivision n° 2 de C&O à Sarnia (Ont.);
24 févr.	Déraillement au point milliaire 103,8 de la subdivision Chalk River de CP Rail à Petawawa (Ont.);
27 avril	Déraillement au point milliaire 64,3 de la subdivision Blackfoot de CN à Lashburn (Sask.);
24 juill.	Collision entre un train de voyageurs de VIA Rail et un camion de transport à un croisement public situé au point milliaire 82,19 de la subdivision Red Deer de CP Rail à Penhold (Alb.);
10 août	Collision entre trois groupes de traction et un train en mouvement à la gare de triage Symington de CN à Winnipeg (Man.); et
31 déc.	Déraillement au point milliaire 31,5 de la subdivision Belleville de CP près de Bolingbroke (Ont.).

Transport de marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité réglemente le transport ferroviaire des marchandises dangereuses et, en vertu de la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, inspecte les conteneurs.

R6-02372/

En 1985, la Commission a continué de donner suite à l'étude et aux recommandations sur le transport de marchandises dangereuses à Vancouver et à Toronto. Des audiences ont eu lieu à Vancouver et à Victoria en mars 1985 et, à la lumière de celles-ci, la CCT a rendu une décision en septembre 1985 sur un plan privilégié pour l'enlèvement des marchandises dangereuses du port de Vancouver. Le CTCF se penche actuellement sur les observations formulées au sujet du plan et sur le calendrier de mise en oeuvre. Il publiera en 1986 des détails au sujet des modifications au plan, y compris le nouveau calendrier de mise en application.

Le 15 mai 1985, la CCT a publié une décision relative au rapport Burton-Post intitulé *Le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer dans la région métropolitaine de recensement de Toronto : Une évaluation préliminaire des risques*. La Commission rejetait dans sa décision la recommandation de détourner l'acheminement de marchandises dangereuses des subdivisions Galt et North Toronto de CP Rail vers la subdivision York de CN Rail. Elle s'y est toutefois dite prête à recevoir des requêtes en déplacement des voies ferrées ainsi que des mémoires sur des améliorations dont il n'avait pas été question dans le rapport.

Les programmes visant les marchandises dangereuses comportent 29 activités réparties en deux domaines, soit la réglementation et le contrôle de l'observation des règlements.

Règlements concernant les marchandises dangereuses

Ce programme comprend l'élaboration des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la liaison et la coordination avec les ministères, les municipalités, les industries et les groupes d'intervention en cas d'urgence.

En 1985, la Commission a fait davantage de présentations à des groupes d'intervention d'urgence, dont l'Organisation des mesures d'urgence, et elle a resserré ses liens avec eux. Elle prépare actuellement un diaporama qui donne une vue d'ensemble du travail de la Division des marchandises dangereuses et qui est destiné à servir lors de présentations et de colloques sur les interventions d'urgence organisés par le personnel de l'administration centrale et des bureaux régionaux.

En tant que membre du groupe de travail spécial sur l'uniformisation de la terminologie de la Chemical Manufacturer's Association (Chemtrec), le CTCF a contribué largement à la réalisation d'un document intitulé *Recommended Terms for Personal Protective Equipment*, qui sera publié en 1986 et mis à la disposition de toutes les personnes s'occupant d'interventions d'urgence au Canada.

En 1985, le CTCF a apporté deux grandes modifications aux Règlements sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer de la CCT. La première, entrée en vigueur le 1er juillet 1985, visait à éviter tout conflit entre les règlements de la CCT et les nouveaux Règlements sur le transport des marchandises dangereuses. La seconde, entrée en vigueur le 15 octobre 1985, visait à inclure des critères sur les émissions (à l'intérieur du dôme des wagons-citernes de gaz de pétrole liquéfié) au-dessus desquels ces wagons seraient considérés comme ayant une fuite.

En vertu des Règlements sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, la Commission a entrepris un programme suivi d'inspection des conteneurs, en coopération avec Revenu Canada, Douanes et Accise, et les autorités portuaires visées par les expéditions conteneurisées de marchandises dangereuses, afin de déterminer le degré de sécurité devant s'appliquer aux marchandises dangereuses acheminées par chemin de fer. Plusieurs centaines de conteneurs intermodaux ont été inspectés à Halifax et Saint John dans le cadre de ce programme.

Chargé de mettre en application les recommandations de l'enquête sur la gare de triage MacMillan, le CTCF a créé un nouveau groupe technique consultatif, appelé l'Équipe technique d'intervention rapide en cas d'accident ferroviaire, dont la tâche consiste à déterminer les causes des accidents ferroviaires, à y remédier, à conseiller le CTCF au sujet des problèmes techniques et à recommander des mesures de redressement. Un projet-pilote sur l'accroissement du contrôle des marchandises dangereuses a également été mis sur pied dans la région de l'Ontario.

Des responsables de marchandises dangereuses de l'administration centrale et des bureaux régionaux de la CCT ont été formés et subséquemment nommés inspecteurs de marchandises dangereuses en vertu de la nouvelle *Loi sur les marchandises dangereuses* de

Transports Canada et des règlements d'application, qui sont entrés en vigueur le 1er juillet 1985.

En vertu de l'article 71.6(a) des Règlements sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, 452 nouveaux permis ont été délivrés, 265 ont été révisés, 11 refusés et 6 révoqués. Les permis spéciaux sont délivrés pour le transport de produits, les mouvements dans un seul sens, les nouvelles techniques de blocage et de renforcement et le conditionnement des marchandises dangereuses.

En 1985, des agents responsables du transport de marchandises dangereuses de l'administration centrale et des bureaux régionaux se sont rendus sur les lieux de 108 accidents et incidents mettant en jeu des marchandises dangereuses, et ils ont déposé 1 571 rapports d'accidents et d'incidents.

Observation des règlements concernant les marchandises dangereuses

Les activités dans ce programme consistent à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons et les expéditions en wagons incomplets; à inspecter le matériel roulant destiné au transport de marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les conteneurs, les remorques et les réservoirs amovibles; à inspecter des installations de stockage en vrac, de réévaluations hydrostatiques, de remise en état de tambour et de fabrication de cylindres; à transmettre certaines instructions aux transporteurs, aux expéditeurs, aux fabricants et autres agences; et à inspecter et à approuver des emplacements de manutention d'explosifs.

En 1985, la Division des marchandises dangereuses a répondu à 1 841 demandes écrites et à 6 956 demandes verbales de renseignements ou d'aide. Le personnel de l'administration centrale et des bureaux régionaux a effectué des inspections de wagons, de terminus, de gares de triage et d'expéditeurs.

Le personnel a effectué 12 vérifications de sécurité en vue de l'approbation de requêtes présentées par des fabricants de réservoirs de gaz comprimé et par des agences d'inspection indépendantes. Une trentaine d'ordonnances ont été délivrées sous ce rapport. Le personnel a également inspecté et approuvé cinq nouvelles installations d'études d'impact.

Au total, le personnel du CTCF a inspecté 649 installations de stockage en vrac. Trente-six installations pour les réévaluations hydrostatiques et neuf installations pour la remise en état de tambours ont été approuvées. En vertu de l'ordonnance générale CCT 1978-11 Rail, deux centres de manutention d'explosifs ont été approuvés et une décision concernant un autre centre n'avait pas encore été rendue à la fin de 1985.

En vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, les responsables de ces marchandises à l'administration centrale et aux bureaux régionaux du CTCF ont participé à plusieurs nouveaux domaines d'activités, tels des inspections d'expéditeurs et de consignataires ainsi que d'installations de chargement et de déchargement qui ne sont pas situées sur l'emprise ferroviaire mais qui sont desservies par les chemins de fer.

Contrôle qualitatif des services

Centralisation des dépôts de messageries

Au début de 1985, le CTCF était saisi de deux requêtes en centralisation de dépôts présentées par CN. Au cours de l'année, CN a présenté deux nouvelles requêtes au sujet de l'exploitation de ses servocentres des gares Garneau et Taschereau au Québec. Le Comité a émis deux décisions, l'une par suite d'une audience publique et l'autre au terme d'un examen du dossier. Quant aux deux autres requêtes, l'une a fait l'objet d'une audience publique tandis que l'autre est encore à l'étude.

CP Rail n'a présenté aucune requête en centralisation de dépôts en 1985.

Le Comité a cependant reçu de VIA Rail une requête en autorisation d'éliminer 13 arrêts de trains de voyageurs entre Gaspé et Mont-Joli dans le cadre de son plan de rationalisation des services voyageurs dans les régions de la Matapédia et de la Gaspésie au Québec. CN a également demandé de supprimer les bâtiments de gare ou abris à ces arrêts. Au terme d'audiences publiques qui ont eu lieu en Gaspésie, le Comité a publié une ordonnance autorisant l'élimination de 11 arrêts de trains de voyageurs de VIA Rail et l'enlèvement des bâtiments de gare ou abris de CN à chacun de ces endroits.

Abandon d'embranchements

Ce programme vise à assurer que l'abandon d'embranchements et la suppression de voies

86-02372/

secondaires s'effectuent dans l'intérêt public et que la rationalisation des embranchements améliore le réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission.

Les ordonnances et les décisions rendues en 1985 à l'égard d'embranchements hors-Prairies et les requêtes en abandon d'embranchements hors-Prairies en instance le 31 décembre 1985 sont énumérées en détail aux appendices B – II et B – III de ce rapport.

Au cours de l'année, le Comité a reçu 11 requêtes en autorisation de supprimer des voies secondaires en vertu de l'article 106 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le traitement de trois de ces requêtes a été confié à la Division de l'Ouest et une requête était reportée de 1984. Des ordonnances autorisant la suppression de voies secondaires ont été publiées dans le cas de cinq des neuf requêtes restantes. Au 31 décembre 1985, quatre requêtes déposées en vertu de l'article 106 étaient encore en suspens.

Services voyageurs

Ce programme vise à évaluer l'état des gares et du matériel des services voyageurs; la fiabilité, l'efficacité et la qualité des services; et l'accessibilité à tous les services voyageurs et leur disponibilité. À l'issue des inspections, le Comité rédige des rapports.

Au cours de ces inspections, le CTCF examine divers aspects des trains, notamment leur ponctualité, l'accessibilité des places, la propreté, les services de restauration, la tenue de l'équipe de train et le respect des exigences de sécurité. Les inspections de gare portent surtout sur l'état des structures, des plates-formes et des installations ainsi que sur l'accessibilité aux installations et aux services de la gare. On considère comme indicateurs importants de la qualité des services les plaintes reçues du grand public aussi bien que les rapports reçus des bureaux regionaux du CTCF.

En 1985, le personnel du CTCF a inspecté 1 081 trains voyageurs. De ce nombre, 509 ont été jugés satisfaisants. En ce qui concerne les 572 autres trains, 357 lacunes étaient attribuables à des retards et les 215 autres, à divers problèmes de service à bord des trains. Le Comité a également effectué 677 inspections aux gares et aux abris de VIA Rail, où il a relevé 151 lacunes. Toutes les irrégularités ont été signalées aux compagnies afin qu'elles prennent les mesures correctives qui s'imposent.

Le CTCF a reçu 24 plaintes du grand public, dont 7 portaient sur des incidents particuliers, 2 sur le transport de voyageurs atteints d'invalidité et 13 sur la qualité du service de VIA Rail.

Depuis que le Ministre s'est prononcé sur le transport ferroviaire des personnes atteintes d'invalidité, le CTCF a mis au point des normes d'accessibilité qui n'attendent plus que leur approbation finale. Ces normes, qui visent à assurer l'accessibilité des personnes atteintes d'invalidité aux gares nouvelles ou modernisées, devraient être mises en oeuvre en 1986.

À la demande du ministre des Transports et par suite d'une requête présentée par VIA Rail, le Comité a émis, le 29 avril 1985, l'ordonnance n° R-38000 prévoyant le rétablissement ou la restructuration de divers services voyageurs au Canada. Parmi ceux-ci, signalons les suivants :

- rétablissement du service *Atlantique* entre Montréal et Halifax, via Sherbrooke;
- regroupement du service voyageur Montreal – Gaspé et du service *Océan* entre Montréal et la Matapédia;
- rétablissement du service transcontinental vers l'ouest, le *Canadien*, entre Montréal, Ottawa et Sudbury, en vue d'accroître la fréquence des trains entre Ottawa et Sudbury;
- accroissement de la fréquence du service local entre Sudbury et White River; et
- rétablissement du service voyageur direct entre Winnipeg, Edmonton et Vancouver.

Les 25, 26 et 28 juin 1985, des audiences publiques ont eu lieu à Edmonton, Red Deer et Calgary, et une décision a été rendue le 25 juillet par l'ordonnance n° R-38365 prévoyant la suppression du service, à compter du 1er novembre 1985, entre Calgary et Edmonton. À la demande du Ministre, le décret CP 1985-2507 du 7 août 1985 a été émis pour devancer la date d'abandon du service, en la ramenant au 6 septembre 1985.

Les 19, 20 et 22 août 1985, des audiences publiques ont eu lieu à Schefferville, Sept-Îles et Labrador City au sujet du service voyageur assuré par la Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador entre Schefferville et Sept-Îles et entre Ross Bay Junction et Wabush/Labrador City. Le 25 septembre 1985, le Comité a publié l'ordonnance n° R-38519 prévoyant l'élimination du service.

Le 22 février 1985, le Comité a émis la décision et l'ordonnance n° R-37775 autorisant l'élimination du service voyageur mixte entre Sioux Lookout et Thunder Bay North, à compter du 30 novembre 1985.

L'état de chacun des services voyageurs relevant de la compétence du CTCF est présenté en détail dans ce rapport (voir l'appendice B – IV).

Contrôle de l'exploitation

Le Comité exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains et des gares de triage de façon à s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences de sécurité.

En avril 1984, CN et CP Rail ont demandé à la Commission de modifier son Règlement n° O-8, Règlement unifié d'exploitation, afin de leur permettre d'exploiter des trains de marchandises sans fourgon de queue. Le CTCF a décidé que cette question devait faire l'objet d'un débat ouvert dans le contexte d'une audience publique, pour permettre à tous les intéressés de faire valoir leurs préoccupations.

Les audiences ont eu lieu à divers endroits du pays et se sont terminées au début de 1985. Les intéressés ont examiné attentivement un plan de mise à l'essai des trains sans fourgon de queue ainsi que la question de la sécurité des essais. Au terme des audiences, le Comité a publié, le 16 septembre 1985, sa décision intitulée *Décision relative aux requêtes déposées par Canadien Pacifique Limitée et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada concernant l'exploitation et l'essai de trains sans fourgon de queue*. Aux pages 44 à 51, le CTCF a présenté les projets d'essai en ce qui concerne a) le module de queue de train et les modules connexes et b) les fonctions des agents postés à l'arrière des trains, ce qui a abouti à l'établissement d'un autre plan d'essai exigeant une nouvelle série d'essais statiques et d'exploitation.

Les essais ont commencé le 10 novembre 1985 et les responsables rassemblent et analysent actuellement les données, démarche qui exige beaucoup de ressources en personnel. Au terme des analyses, le Comité sera plus apte à se prononcer sur les requêtes des sociétés ferroviaires.

En 1985, on a continué de contrôler, à divers points d'entrée, les trains transportant des marchandises dangereuses spéciales, pour s'assurer de leur conformité aux règlements. En tout, 1 212 trains ont été contrôlés, dont 444 transportaient des marchandises dangereuses spéciales. Cela n'a permis de déceler qu'un seul cas d'infraction.

Le Comité a reçu 9 requêtes en application de la méthode du cantonnement manuel de contrôle des trains dans 23 subdivisions, de la part de CN, et 7 requêtes en application de cette méthode dans 58 subdivisions, de la part de CP Rail.

Le Comité a examiné et approuvé les requêtes pour les 23 subdivisions de CN, tandis qu'il a examiné 6 des requêtes de CP Rail et autorisé l'application de cette méthode dans 55 subdivisions. L'autre requête de CP Rail qui porte sur les trois subdivisions restantes sera étudiée au début de 1986.

Le CTCF administre également un programme de contrôle des méthodes d'exploitation par l'entremise d'experts qui voyagent dans les locomotives et les fourgons de queue pour évaluer le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1985, ils ont inspecté 816 trains et visité 154 gares de triage afin d'en contrôler l'exploitation.

Les employés du CTCF ont continué de travailler activement en collaboration avec Travail Canada en vue d'élaborer un ensemble de règlements sur la sécurité et l'hygiène au travail (SHT) des employés affectés aux secteurs d'exploitation de l'industrie ferroviaire.

Des projets de règlements sur la SHT, rédigés conformément à la Partie IV du *Code canadien du travail*, ont été distribués aux sociétés ferroviaires relevant du CTCF, aux syndicats ouvriers et à toute autre partie intéressée afin que chacun puisse les étudier puis ensuite faire part de ses observations au CTCF. En outre, on a rencontré les représentants de l'industrie ferroviaire aux quatre coins du pays pour discuter ouvertement de leurs préoccupations à l'égard de ces projets de règlements.

À la suite de ces consultations, le groupe de travail formé de représentants du CTCF et de Travail Canada a rédigé une nouvelle version des projets de règlements sur la SHT en y apportant les modifications jugées nécessaires; il l'a ensuite soumise au ministère de la Justice qui doit en faire une révision officielle. Les règlements visant la sécurité et l'hygiène au travail dans l'industrie ferroviaire seront proclamés en vigueur en juin 1986.

86-02372/

Les sociétés ferroviaires et les syndicats ouvriers ont eu l'occasion de faire connaître leurs vues au sujet des recommandations énoncées dans le rapport du CTCF sur les normes de sécurité et d'hygiène au travail établies pour les employés de cabines de locomotives diesel en Colombie-Britannique. Après avoir étudié les observations de l'industrie ferroviaire à cet égard, le CTCF a ordonné aux sociétés ferroviaires relevant de sa compétence de mettre certaines recommandations du rapport à exécution dans un délai prescrit. Dès que ces mesures auront été prises, on aura amélioré considérablement, à l'échelle du pays, le milieu de travail des employés de cabines de locomotives diesel.

DIRECTION DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE DES CHEMINS DE FER

Cette Direction s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul des prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions et des paiements (voir les appendices B – VI à B – XIV).

En 1985, le Comité a approuvé les versements suivants :

Versements	Montant ($)
Loi sur le transport du grain de l'Ouest[1]	496 019 162
Loi sur les chemins de fer	
- Demandes anticipées en 1985[2]	32 541 772
- 1984[3]	7 566 172
- 1978-1983[3]	19 152 525
Total	**555 279 631**

[1] Conformément au Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, CP 1984-1184, 5 avril 1984, et à l'accord entre le ministre des Transports et BC Rail Ltd. et aux décrets y afférents CP 1985-3108, 10 octobre 1985 et CP 1985-3740, 19 décembre 1985.
[2] Conformément au crédit 85a (Transports), *Loi n°4 de 1975 portant affectation de crédits*.
[3] Versements supplémentaires conformément aux articles 256, 258, 261 et 272 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Division de l'analyse des services

Cette Division verse les subventions conformément à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO); détermine et recommande les paiements à verser, à titre de subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires; assure des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques; mène annuellement des enquêtes sur les montants que CN et CP Rail exigent de VIA Rail; et établit des prévisions de coûts pour déterminer les niveaux des tarifs-marchandises.

Au cours de l'année, la Commission a encore donné son appui financier aux embranchements non rentables et aux services voyageurs admissibles non exploités par VIA Rail.

Une part appréciable des ressources de la Division a été consacrée à l'étude en temps opportun des demandes de subvention aux termes de la LTGO présentées mensuellement par CN et CP Rail. En décembre 1985, BC Rail Ltd. a reçu sa première subvention en vertu de la Loi.

La Division a également consacré des ressources appréciables à l'examen et à la vérification des statistiques présentées par CN et CP Rail et destinées à être utilisées dans le cadre de l'étude sur les prix de revient effectuée en vertu de la LTGO.

Au titre du programme d'audiences sur les embranchements instauré en juillet 1981, 11 audiences publiques ont eu lieu en 1985 au sujet de requêtes en abandon d'embranchement. La Division a publié des avis au sujet de 11 requêtes afin de déterminer le besoin d'audiences publiques. En 1985, six nouvelles requêtes en abandon ont été déposées par les sociétés ferroviaires. En 1985, 17 décisions et ordonnances ont été rendues au sujet des demandes d'abandon d'embranchement, dont deux par la Division de l'Ouest.

À la demande du ministre des Transports, la CCT fait annuellement enquête sur les montants que CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services exploités dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants sont analysés pour vérifier si ces coûts sont déterminés conformément au Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. La Division a terminé sa vérification des charges de travail de CN et de CP Rail, ce qui a été combiné aux résultats des vérifications des divisions de la Comptabilité et de l'Établissement du prix de

revient afin de calculer les frais totaux imputés à VIA par les sociétés ferroviaires en 1983. Les résultats de l'enquête de la Commission ont été signalés au Ministre le 31 mars 1985 en ce qui concerne les frais imputés par CP Rail à VIA Rail en 1983, et le 31 mai 1985 en ce qui concerne les frais imputés par CN à VIA Rail la même année.

Le personnel de la Division a assuré son aide au groupe de travail sur le transport par chemin de fer des voyageurs créé par le ministre des Transports, et il a participé aux délibérations qui ont abouti à la création du projet de loi sur le transport par chemin de fer des voyageurs. En outre, le personnel a surveillé le transfert de certaines fonctions d'entretien des sociétés ferroviaires à VIA Rail en préparation de l'enquête de 1985 sur les frais imputés par CN et CP Rail à VIA.

La Division a déterminé le prix de revient des exploitations ferroviaires afin de déterminer les tarifs-marchandises s'appliquant au transport des produits du colza visés par le décret CP 1976-894. Aux fins de tarification, elle a vérifié les coûts du transport de la graine de colza, en 1986, pour CN et CP Rail.

Dans le cadre de l'enquête sur les taux des conteneurs s'appliquant à Terre-Neuve, l'ordonnance provisoire de décembre 1984, obligeant CN à appliquer une méthode d'établissement des prix de revient aux fins de détermination des taux compensatoires pour le transport de conteneurs, a été suspendue par un décret du Conseil privé du 19 février 1985 jusqu'à la tenue d'une enquête complète sur la question. Le 19 juin 1985, la Cour d'appel fédérale a entendu et rejeté l'appel de CN portant sur la décision du CTCF du 30 octobre 1984 obligeant CN à divulguer des données confidentielles à une audience à huis clos. À la fin de septembre 1985, l'affaire a été conclue, au terme de sept jours d'audience supplémentaires. À la fin de l'année, la décision en la matière n'avait pas encore été rendue.

Division de la comptabilité

Cette Division s'occupe de la Classification uniforme des comptes (CUC), de la vérification des livres des chemins de fer, des taux d'amortissement, des taux du coût en capital, de l'examen des besoins en capitaux de roulement des sociétés ferroviaires et de la vérification annuelle des investissements déclarés des chemins de fer ainsi que de leurs projets d'investissement en vertu de la LTGO.

Au nombre des activités importantes de l'année 1985 se trouvent l'identification et le règlement de problèmes transitoires de comptabilité et la distribution de bulletins d'interprétation et de modifications à la nouvelle CUC.

La Division s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification; elle a, par exemple, examiné les éléments liés à la comptabilité et d'ordre financier des frais imputés à VIA Rail en 1983 par CN et CP Rail et rapportés plus en détail par la Division de l'analyse des services. Elle a poursuivi sa révision des livres des sociétés ferroviaires afin de les adapter à la nouvelle CUC ainsi que la révision des méthodes d'établissement de requêtes en révision de taux d'amortissement.

Parmi les projets spéciaux entrepris par la Division au cours de l'année, on compte les rapports sur les investissements déclarés et les projets d'investissement des sociétés ferroviaires prévus dans la LTGO ainsi que l'examen des méthodes de CN concernant la répartition des immobilisations par centre de coûts géographique.

La Division a participé à une grande enquête sur la méthode d'établissement du coût en capital aux fins d'utilisation au cours des audiences réglementaires visant le transport par chemin de fer. Des représentants des sociétés ferroviaires, des provinces et des groupes d'exploitation du blé y ont également pris part. L'argument récapitulatif de chacune des parties a été entendu à Hull en février 1985. La décision sur la méthode d'établissement du coût en capital a été publiée le 31 juillet 1985 et sa mise en oeuvre a commencé dès le mois suivant. Un élément important de cette mise en oeuvre consiste en la détermination des besoins en capitaux de roulement de CN et CP Rail. Pour cela, il s'agit de cerner les avances et les retards des sociétés ferroviaires en ce qui concerne la perception des recettes et l'acquittement des dépenses et de calculer le niveau de stock approprié. Les travaux dans ce domaine se poursuivront en 1986.

Division de l'établissement du prix de revient

Cette Division élabore des methodes et des systèmes informatisés pour les compagnies ferroviaires. Ceci comprend : la vérification des coûts unitaires et particuliers devant déterminer les versements de subventions au titre des embranchements et des services voyageurs; l'examen des frais imputés par CN et CP Rail à VIA Rail; le financement du programme d'audiences

86-02372/

réglementaires; et l'établissement des coûts de prescription des taux de transport de marchandises par chemin de fer, y compris les taux applicables au grain statutaire visé par la LTGO. En outre, la Division assure des services informatisés à l'égard de l'ensemble des activités du Comité.

Une tâche importante confiée à la Division a consisté à prévoir le coût du transport ferroviaire du grain de l'Ouest pendant la campagne agricole 1985-1986, dans le but d'établir le nouveau barème pour les expéditions du grain statutaire comme le prévoit la LTGO. À ce titre, la Division est chargée de déterminer, chaque année, quels embranchements de l'Ouest seront désignés comme étant tributaires du grain et de recommander au ministre des Transports le montant de l'indemnité de CN.

De concert avec les participants, la Division termine le premier examen complet des frais associés au transport du grain, comme le prescrit la LTGO. Cela comprend une évaluation ayant pour but de déterminer le caractère approprié du niveau de contribution aux frais constants des sociétés ferroviaires ainsi qu'un examen des facteurs inclus dans l'indemnité de CN. De considérables ressources en personnel ont été consacrées aux diverses activités de cet examen du prix de revient, et la consultation avec les participants et les provinces constitue une démarche permanente.

La Division a vérifié les frais unitaires définitifs du fret de CN et CP Rail pour 1984 et elle a déterminé les coûts unitaires pour 1982 d'Algoma Central Railway. Le personnel a terminé sa vérification des coûts unitaires et particuliers inclus dans les frais imputés à VIA Rail en 1983 par CN et CP Rail. La Division de l'analyse des services a fait état, de façon plus détaillée, de ce programme.

En 1985, la Division a déterminé les coûts particuliers des paiements de subvention applicables à l'exploitation des embranchements de CN pour 1982. Elle a aussi établi le coût des paiements applicables de 1981 et 1982 pour CP Rail.

Dans le cadre de sa responsabilité qui consiste à assurer des services informatisés à toutes les directions du CTCF, la Division a conçu plusieurs nouveaux systèmes informatisés, notamment pour les demandes d'indemnité déposées par les sociétés ferroviaires en vertu de la LTGO. Le personnel de la Division a également assuré un soutien informatique dans le cadre de l'examen du prix de revient. La Division a fait l'achat de nouveaux micro-ordinateurs pour faciliter le traitement effectué sur les plus petits systèmes du CTCF et réduire l'augmentation des frais de prestation de services informatisés.

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

Paul Langlois, président
M.D. Armstrong
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Yves Dubé
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, c. r.
B.R. Wolfe

LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS (CTA) a été créé en vertu de la *Loi nationale sur les transports* afin d'assumer l'application de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et la rédaction du Règlement sur les transporteurs aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Vue d'ensemble

Le Comité veille à promouvoir un réseau national de transport aérien efficace, aux plus bas tarifs possibles, capable de répondre aux besoins de voyages aériens des Canadiens et des visiteurs au Canada. Le CTA réglemente l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie, veille à ce que les tarifs imposés par les transporteurs aériens soient justes et équitables, fait respecter la réglementation économique fixée par la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, élabore et promulgue des ajouts et des modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, afin d'assurer la réglementation économique efficace du transport aérien, et conseille le ministre des Transports sur les questions touchant l'aviation civile.

Permis

Aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, l'exploitation de services aériens commerciaux exige la délivrance de permis aux transporteurs aériens. Dans certains cas, il doit être prouvé que les services proposés répondent aux besoins présents et futurs du public, alors que d'autres demandes n'ont qu'à faire la preuve de la capacité financière et opérationnelle du transporteur. Toutefois, aucun permis n'est requis pour des activités comme la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, l'utilisation d'un aéronef par un employé pour son employeur, les spectacles aériens, les démonstrations d'aéronefs et les sauts en parachute.

Pour obtenir un permis ou une dispense, à l'exception des cas relatifs aux services locaux, régionaux et de navette entre le Canada et les États-Unis, les transporteurs intérieurs et étrangers doivent déposer une demande auprès du Comité. Le processus comporte, le cas échéant, un avis destiné à obtenir les réactions du public et des transporteurs aériens concurrents. Dans les cas où l'intérêt du public ou les conséquences pour les concurrents sont exceptionnels ou lorsque le dossier est insuffisant, on tient des audiences publiques.

Après avoir examiné la requête accompagnée des documents qui la justifiaient et les objections ou demandes de modification y afférentes, le CTA rend une décision qui, si elle est favorable, donne lieu à la délivrance d'un permis approprié sous réserve que le requérant se conforme aux exigences spécifiques du CTA.

Les requêtes des transporteurs canadiens visant l'exploitation de services locaux, régionaux et de navette entre le Canada et les États-Unis sont soumises au ministre des Transports. Si ce dernier juge que la requête répond aux critères énoncés dans l'échange de notes diplomatiques entre les deux gouvernements, il la transmet au CTA, qui procédera au choix d'un transporteur aérien canadien. Le CTA publie alors un avis en vue de solliciter des requêtes concurrentes. Le transporteur jugé le plus approprié est choisi, et un permis lui est délivré conformément à l'article 16 de la *Loi sur l'aéronautique* (voir les appendices C – I et C – III).

Tarifs

Les prix et les conditions de transport des voyageurs et des marchandises sont régis par les tarifs publiés par les transporteurs et déposés auprès du Comité. Le public peut se procurer ces tarifs auprès du transporteur ou du CTA.

Les tarifs doivent être clairs et précis. Les conditions de transport et le niveau des taux

86-02372/

doivent être justes et raisonnables. Le CTA est autorisé à prendre certaines mesures en présence de prix qui ne sont pas raisonnables ou en cas de discrimination (voir l'appendice C – IV).

Surveillance

Le Comité doit s'assurer que personne n'exploite un service aérien commercial sans être titulaire d'un permis valide ou que les titulaires de permis n'exploitent pas de tels services dans des conditions contrevenant à leurs permis ou à leurs tarifs. Dans de tels cas, des inspecteurs et le personnel chargé des tarifs et de la délivrance des permis effectuent une enquête.

Analyse de la réglementation

Le Comité revoit le Règlement sur les transporteurs aériens de sa propre initiative ou lorsque les transporteurs aériens ou le public attirent son attention sur l'existence de problèmes. Les changements proposés sont annoncés, les commentaires des personnes intéressées sont examinés et, lorsque cela est jugé pertinent, des recommandations sur des ajouts ou des modifications à apporter au Règlement sur les transporteurs aériens sont soumises à la Commission aux fins d'enregistrement et de promulgation.

Administration des subventions

La politique du gouvernement fédéral relative aux transporteurs aériens régionaux permet à Quebecair et à Eastern Provincial Airways de recevoir certaines subventions. Le Comité a administré ce programme de subventions en 1985 en vérifiant la situation financière des transporteurs et en autorisant les subventions.

Le gouvernement approuve deux autres subventions directes qui sont versées par Transports Canada. Ces paiements ont été vérifiés en 1985 par le personnel du CTA, qui a fait des recommandations à Transports Canada.

Organisation

Le personnel du Comité est réparti entre six directions : Administration, Analyse de la réglementation, Transport aérien international, Permis, Tarifs et Surveillance. Ces directions font rapport au CTA par l'intermédiaire de son directeur exécutif.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration comprend le Secrétariat du Comité et la Section des services financiers et administratifs.

Le Secrétariat prépare les décisions, les ordonnances, les avis d'audience ainsi que les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions du CTA.

La Section des services financiers et administratifs coordonne les prévisions budgétaires, surveille la gestion générale des ressources humaines et financières du CTA et coordonne également les mesures administratives quant à la gestion du personnel du CTA.

Direction de l'analyse de la réglementation

Les trois divisions de cette Direction effectuent des analyses et conseillent le Comité dans les domaines de l'économie, de la réglementation, des finances, de l'exploitation et de la politique.

La Division de l'analyse des études économiques conseille le CTA dans le domaine économique, évalue les requêtes afin de déterminer si les services projetés répondent au critère de la commodité et de la nécessité publiques et à celui de l'intérêt public, fournit du personnel de soutien lors des audiences et mène des enquêtes et des études économiques sur des activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Division des vérifications surveille les pratiques comptables des transporteurs aériens et, au besoin, formule des recommandations sur les changements à apporter aux politiques, règles et règlements d'ordre financier du CTA ainsi que sur les normes de capacité financière applicables à tous les transporteurs aériens canadiens. Elle évalue toutes les demandes déposées auprès du CTA en vue de nouveaux services aériens, de transferts, de cessions de contrôle, de fusions et d'amalgamations afin de faire des recommandations par rapport aux exigences financières à imposer, de manière à ce que les transporteurs canadiens qui obtiennent un permis de service aérien commercial, et ceux qui étendent leurs activités, entreprennent ces activités nouvellement autorisées sur une base financière solide. Le personnel de la Division effectue des enquêtes spéciales et des vérifications sur place afin de déterminer la situation financière des transporteurs ainsi que la validité des demandes de subventions et d'offrir des conseils et une aide

à la Direction de la surveillance sur des questions d'ordre financier. De plus, le personnel de la Division conseille le CTA à propos du caractère équitable et raisonnable des projets de modifications des taux et des tarifs, des subventions aux transporteurs aériens et de la capacité financière des transporteurs assurant des services aériens d'affrètement intérieurs et internationaux.

La Division des conseils en matière de politique élabore et recommande des changements aux aspects économiques du Règlement sur les transporteurs aériens et seconde le CTA dans sa tâche de conseiller le ministre des Transports sur l'élaboration des politiques gouvernementales dans le domaine aéronautique. De plus, elle examine et recommande des modifications aux exigences du CTA en matière de rapports statistiques et le représente à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le personnel de la Division rédige des rapports faisant état des caractéristiques financières, d'exploitation et du trafic des divers segments de l'industrie canadienne du transport aérien. Enfin, la Division est chargée de superviser le traitement informatisé des statistiques de l'aviation, de coordonner les projets de traitement électronique des données et de donner conseil sur les initiatives de traitement électronique des données.

Direction du transport aérien international

Cette Direction s'assure que les accords bilatéraux et multilatéraux applicables aux services aériens internationaux répondent aux besoins des Canadiens et rapportent le maximum d'avantages économiques aux transporteurs aériens canadiens. La Direction conseille aussi le Comité de la politique en matière de transport international sur des questions de politique concernant le transport aérien international.

La Direction collabore, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords avec des gouvernements étrangers donnant lieu à la création ou à la modification de services aériens internationaux; aide à la mise en oeuvre et à l'administration de ces accords; consulte les autorités aéronautiques étrangères au sujet de l'exploitation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement; et représente les intérêts canadiens aux réunions de l'OACI et de la Commission européenne de l'aviation civile.

Direction des permis

La Direction des permis comprend quatre divisions : Services intérieurs, Services internationaux, Analyse des permis et Permis, Section des documents.

La Division des services intérieurs s'occupe principalement de l'analyse et du traitement des requêtes en obtention de permis de transport intérieur et conseille le Comité au sujet de l'observation des conditions de permis et des articles pertinents du Règlement sur les transporteurs aériens.

La Division des services internationaux est principalement chargée de traiter les requêtes visant la prestation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement en provenance et à destination du Canada. Elle exerce un contrôle sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée et voyage tout compris ainsi que sur les affrètements assurés au moyen de gros aéronefs entre des points situés au Canada. Cette Division participe également à certaines négociations internationales entre le Canada et d'autres pays.

La Division de l'analyse des permis examine les permis avant leur délivrance, fournit des rapports analytiques sur les règlements, les permis et les requêtes. Elle contribue à l'élaboration de modalités concernant les permis et met en action des projets spéciaux afférents à la délivrance de permis et à des questions connexes.

Direction de la surveillance

La Direction de la surveillance est chargée d'enquêter sur les activités illégales des transporteurs aériens. Un protocole d'entente sur la surveillance a été ratifié par la Gendarmerie Royale du Canada et Transports Canada qui, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements y afférents, coordonnent les interventions qui sont faites en réponse aux plaintes reçues dans ce domaine.

Cette Direction comprend des bureaux à l'administration centrale et dans six villes canadiennes : Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton.

Direction des tarifs

Il incombe à la Direction des tarifs de conseiller et d'aider le CTA dans l'administration des politiques de ce dernier afférentes à l'établissement

86-02372/

et au dépôt de tarifs, de conditions de transport et de tableaux de services à horaire fixe ou régulier par les transporteurs canadiens et étrangers et aux pratiques connexes. Le personnel de la Direction est chargé d'examiner, d'analyser et de signaler les tarifs ou pratiques qui pourraient être injustes, déraisonnables, indûment discriminatoires ou préférentiels; d'enquêter sur des plaintes déposées par le public ou d'autres transporteurs aériens; de s'assurer que les tarifs déposés sont observés; et de protéger les intérêts des consommateurs ainsi que de fournir de l'information et des avis à d'autres divisions et directions de la CCT, aux ministères des gouvernements fédéral et provinciaux et au public en général.

La Direction des tarifs compte quatre divisions : Services à horaire fixe – Amérique du Nord, Services à horaire fixe internationaux, Services d'affrètement et Tarifs, Section des documents.

Les deux divisions de services à horaire fixe sont chargées des tarifs-passagers, des tarifs-marchandises et des services à taux unitaires des transporteurs aériens réguliers des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3. La Division des services d'affrètement est chargée des tarifs et des services d'affrètement des transporteurs des classes 4 et 9-4. La Division des tarifs, Section des documents tient le dossier public de tous les tarifs et tableaux de service à horaire fixe ou régulier déposés auprès du Comité.

Points saillants des activités – Transport aérien international

Le Canada a conclu de nouveaux accords aériens bilatéraux avec Israël, la Jamaïque, le Brésil, les Pays-Bas, St. Christopher (St. Kitts) et Nevis, la Barbade et la Belgique.

En vertu de l'accord conclu avec Israël, qui a été signé le 2 mai 1985, une ligne aérienne israélienne désignée peut desservir Toronto en plus de Montréal, tandis qu'un transporteur canadien peut assurer des services, via des points intermédiaires, vers Tel Aviv et au-delà de cette ville. Quant à l'accord signé avec la Jamaïque le 12 juillet 1985, il prévoit la prestation de services à partir du Canada via des points intermédiaires vers la Jamaïque et vers d'autres points des Antilles et de l'Amérique du Sud par une ligne canadienne désignée. La ligne jamaïquaine désignée peut désormais assurer le service à un point situé dans l'Ouest du Canada, outre Toronto et Montréal, sur une route passant par les États-Unis. Au titre de l'accord signé le 20 septembre 1985 avec le Brésil, le transporteur canadien désigné aura le droit d'assurer des vols sur Rio de Janeiro et São Paulo à partir de n'importe quel point au Canada, tandis que le transporteur brésilien pourra assurer la liaison entre des points au Brésil et Toronto et Montréal. Au titre de l'accord conclu avec les Pays-Bas et signé le 4 octobre 1985, un transporteur canadien désigné peut assurer des services aériens, via des points intermédiaires, jusqu'à Amsterdam et à deux autres points des Pays-Bas et au-delà de ceux-ci, tandis qu'un transporteur des Pays-Bas peut assurer des vols sur Toronto, Montréal, Calgary et Vancouver et éventuellement via Montréal jusqu'à des villes américaines et à Mexico. En vertu de l'accord signé le 18 octobre 1985 avec St. Christopher (St. Kitts) et Nevis, la Trinidad and Tobago Airways Corporation (BWIA International) peut être désignée pour assurer des services aériens via des points intermédiaires jusqu'à Toronto et Montréal tandis qu'un transporteur canadien peut effectuer des vols via des points intermédiaires sur St. Kitts et Nevis et au-delà de ces îles. L'accord conclu avec la Barbade, signé également le 18 octobre 1985, prévoit l'établissement d'un cadre réglementaire pour la prestation par un transporteur désigné par la Barbade de services directs à horaire fixe vers le Canada via des points intermédiaires jusqu'à Montréal, Toronto et Calgary et depuis le Canada via des points intermédiaires jusqu'à Bridgetown et au-delà, par un transporteur désigné par le Canada. Quant à l'accord signé le 25 octobre 1985 avec la Belgique, il prévoit la prestation de services aériens entre le Canada et la Belgique via des points intermédiaires et au-delà de leur territoire respectif. Une ligne belge désignée est désormais autorisée à desservir Toronto en plus de Montréal. Pour sa part, le Canada pourrait désigner un second transporteur pour la liaison Mirabel – Bruxelles.

Pendant l'année, le Canada s'est également entretenu avec le Japon, la République de Corée et la Thaïlande. Bien que ces négociations n'aient pas abouti, elles ont permis de préciser les positions des pays en cause au sujet de questions bilatérales de transport aérien.

En avril 1985, les délégations canadienne et américaine ont négocié un accord en vue d'un deuxième programme de services aériens transfrontaliers expérimentaux à San Jose, en Californie. De plus, le premier programme, à Mirabel, a été refondu. Les parties se sont entendues sur la mise en oeuvre provisoire des programmes nouveaux et révisés, et plusieurs transporteurs ont par la suite été autorisés à offrir des services en vertu de ces accords.

En juillet et septembre 1985, les délégations canadienne et américaine se sont rencontrées pour échanger des énoncés de principe sur les optiques qui pourraient éventuellement être adoptées en vue de négocier un cadre plus souple et plus ouvert pour la prestation des services aériens transfrontaliers.

Organisation de l'aviation civile internationale

Un représentant du CTA a continué de remplir les fonctions de délégué canadien substitut auprès du Comité des transports aériens de l'OACI, c'est-à-dire le comité chargé du transport aérien et des questions économiques qui s'y rapportent.

Du 22 octobre au 7 novembre 1985, les représentants du CTA ont participé à la Troisième conférence sur les transports aériens de l'OACI, qui s'est déroulée à Montréal. La conférence a servi à examiner les problèmes actuels en matière de transport aérien international en vue de trouver des solutions pouvant être largement acceptées par les États membres de l'OACI. Elle a aussi permis de cerner plusieurs projets que le secrétariat de l'OACI pourrait entreprendre à l'appui des recommandations énoncées à la conférence.

Autres réunions internationales

Le président du CTA et un membre du personnel ont assisté à la Douzième séance triennale de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), qui a eu lieu à Strasbourg en juin 1985. Les participants se sont penchés sur les rapports des activités des comités de la CEAC depuis la dernière séance triennale et ont établi un programme de travail pour les trois prochaines années. La Commission a également entériné un énoncé de principe sur la libéralisation des services aériens en Europe. Cela est apparu comme une étape très importante en vue de la coordination et du développement ordonné du transport aérien en Europe, bien qu'il reste encore beaucoup de travail à faire pour préciser les détails de la mise en oeuvre et de l'énoncé de principe.

La Direction du transport aérien international a continué à assumer la présidence du comité national de facilitation dont les travaux portent sur le programme de facilitation de l'OACI (Annexe 9 à la Convention de Chicago) ainsi que du Comité interministériel pour les activités de l'OACI relatives au droit aérien international.

Réunions avec les associations de transporteurs aériens

À l'invitation des organismes concernés, les commissaires et cadres supérieurs du CTA ont assisté aux assemblées annuelles d'associations de transporteurs aériens, tenues au cours de l'année, et qui ont fourni d'excellentes occasions d'établir un dialogue avec les transporteurs canadiens et étrangers et de répondre directement aux questions qui intéressent l'industrie.

Tarifs et taux

Le CTA a continué d'assouplir le processus de dépôt des tarifs. Par des avis datés du 16 septembre et du 15 novembre respectivement, le Comité a élargi la portée de l'autorisation de déposer des tarifs intérieurs à bref avis pour inclure les tarifs de marchandises et les tarifs des services d'affrètement. Il a également autorisé des dérogations au Règlement sur les transporteurs aériens pour permettre le dépôt de réductions, sous réserve d'un avis d'une journée, et il a abrogé les exigences, prévues à des directives antérieures, de joindre aux tarifs, au moment de leur dépôt, des états financiers. Il n'exigera d'état financier pour les tarifs intérieurs que si une plainte est déposée ou s'il s'avère nécessaire, à l'examen, d'effectuer une évaluation plus détaillée (avis du 19 novembre 1985).

Modifications au Règlement sur les transporteurs aériens

Modifications approuvées par la Commission

En 1985, plusieurs modifications ont été apportées au Règlement sur les transporteurs aériens, dont les suivantes :

L'ajout d'une définition de «Sud du Canada»; l'exemption accordée à ceux qui demandent d'exploiter des services d'affrètement entièrement dans le Sud du Canada au moyen d'aéronefs à voilure fixe, de l'obligation de prouver que le service est requis par la commodité et les besoins du public; l'ajout de l'obligation pour les requérants de prouver leur aptitude financière à assurer le service; et l'octroi d'une dispense de l'application du Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4) pour les services de la classe 4 assurés entièrement dans le Sud du Canada, au moyen d'aéronefs à voilure fixe;

86-02372/

La modification des dispositions actuelles régissant les requêtes en autorisation d'exploiter des vols d'affrètement pour voyage tout compris et des vols d'affrètement à but commun, et l'application de ces dispositions aux vols d'affrètement à réservation anticipée (VARA) pour permettre au Comité d'examiner, à sa discrétion, l'effet des activités proposées sur l'intérêt public; l'annulation des dispositions relatives aux VARA précisant les conditions des frais de changement de réservation; l'élimination des dispositions relatives à la retenue du dépôt reçu des passagers; et la réduction de la période de réservation anticipée pour les VARA entre le Canada et les États-Unis;

L'explication selon laquelle les services des classes 1, 2, 3 et 4 doivent être assurés entre des points situés au Canada et que les services de la classe 7 (spécialisés) peuvent être assurés au moyen de tout aéronef que le transporteur est autorisé à utiliser en vertu de son permis de la classe 4;

La précision que les services d'affrètement assurés entre le Canada et une région située dans les eaux internationales qui n'appartient au territoire ni du Canada ni de l'autre pays sont considérés de nature internationale;

L'explication de la disposition selon laquelle les transporteurs de la classe 4 ne sont pas obligés de déposer un tarif pour les services de classe 7 qu'ils sont autorisés à exploiter;

L'élimination de l'obligation pour les personnes qui demandent à exploiter un service aérien commercial de classe 7 (spécialisé) autre que de l'entraînement au vol de prouver que le service proposé sera rentable; et

L'exemption de l'obligation de déposer un tarif pour les transporteurs aériens exploitant un service commercial qui sert uniquement à répondre aux besoins de transport suscités par l'exploitation de camps touristiques ou qui se limite à fournir des services d'héliportage de billots.

Modifications à l'étude au 31 décembre 1985

Les modifications au Règlement à l'étude (dont la plupart ont fait l'objet d'un avis public) mais qui n'ont pas encore été soumises à la Commission portent sur les points suivants :

L'introduction du concept de contrat de location-acquisition; la précision de la définition des modalités de la location sans équipage; et l'exemption du loueur d'un aéronef sans équipage ou par contrat de location-acquisition de l'obligation de détenir un permis en vue d'assurer un service aérien commercial ainsi que de toutes les dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens;

L'autorisation accordée aux vendeurs d'aéronefs de faire un certain nombre de démonstrations de leurs aéronefs à des acheteurs éventuels et de récupérer certains coûts d'exploitation directs auprès des clients, sans qu'il leur soit nécessaire de détenir un permis d'exploitation d'un service aérien commercial;

La définition de l'expression «dans une situation d'urgence»; et l'exemption accordée aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs privés, ou de transporteurs aériens qui ne détiennent pas de permis approprié, de l'obligation de détenir un permis pour assurer un service commercial dans une situation d'urgence;

La réduction des exigences d'information liées à l'exploitation des vols d'affrètement;

L'exemption accordée à ceux qui demandent à exploiter un service d'affrètement au moyen d'aéronefs à voilure tournante ou un service spécialisé d'entraînement au vol de l'obligation de prouver que le service est requis par la commodité et les besoins du public; et l'ajout de l'obligation pour les requérants de prouver leur aptitude financière à exploiter le service; et

L'exemption accordée aux transporteurs de la classe 4 de se conformer aux conditions relatives à la protection de la route énoncées à leur permis d'affrètement en ce qui concerne le transport entre des points faisant partie de liaisons des classes 1 et 2 dans le Sud du Canada, sauf en ce qui concerne les paires de villes pour lesquelles un transporteur assurant un service à taux unitaires a prouvé que la protection s'impose dans l'intérêt public.

Rapports et études

En 1984, le Comité a mené une enquête sur l'adéquation des services aériens assurés dans les régions éloignées et du Nord et il a tenu des audiences dans plusieurs collectivités de ces régions.

Le rapport sommaire a été publié en 1984 et renfermait les conclusions et les recommandations du panel qui a mené l'enquête. Le rapport final, publié en mars 1985, renfermait les plaidoiries, l'analyse et les motifs justifiant les conclusions et les recommandations du rapport sommaire.

Le Comité permanent des transports de la Chambre des communes examine les rapports du CTA dans le contexte de ses délibérations au sujet de l'adéquation des services aériens dans le Nord.

En mars 1985, le CTA a siégé dans quatre collectivités côtières de la Colombie-Britannique afin d'obtenir les vues du public sur les moyens à prendre pour améliorer la qualité des services aériens dans la région côtière de cette province. Le rapport résultant, publié en août, portait sur l'offre et la demande de services aériens, l'état de la concurrence, les tarifs aériens et les problèmes de réglementation. Tout en jugeant généralement satisfaisants les services aériens existant dans la région côtière de la Colombie-Britannique, le Comité a fait valoir la nécessité de les améliorer en simplifiant les exigences réglementaires au sujet de l'ajout ou du déplacement d'arrêts facultatifs dans les secteurs éloignés du pays.

Le Comité a publié en 1985 les documents intitulés *L'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada, 1984* et *Transporteurs canadiens de niveau I : Analyse de l'industrie, 1984*, qui s'inscrivent dans une série de rapports dont les premiers ont paru respectivement en 1970 et 1972.

Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux

Conformément à la politique sur les subventions versées aux transporteurs aériens régionaux, des vérifications ont été effectuées relativement aux activités de 1984 de Quebecair pour ses services en bas de la Rive Nord et à Eastern Provincial Airways pour un nombre limité de routes dans l'Est du Canada.

Subventions accordées aux services aériens locaux

Au nom de Transports Canada, le Comité a effectué une vérification du montant des subventions à verser par Transports Canada à Perimeter Airlines (Inland) Ltd. pour assurer des services sur la route Winnipeg – Dauphin – Yorkton – Saskatoon et à Québec Aviation pour assurer des services sur la route Québec – Saint-Léonard – Fredericton.

Surveillance

Les employés de la Direction de la surveillance ont continué de travailler en étroite collaboration avec leurs homologues de l'Administration canadienne du transport aérien et de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), partout au Canada, dans le cadre d'enquêtes menées en vertu de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements d'application.

En 1985, la Direction a fait enquête sur 430 causes, dont 239 ont été renvoyées à la GRC pour que celle-ci mène une enquête circonstanciée, en vue de poursuites éventuelles.

Audiences publiques

En 1985, le Comité des transports aériens a tenu deux audiences publiques, qui ont représenté en tout huit jours de séance

En mars, un panel du CTA a mené une enquête au sujet du niveau, de la qualité et des types de services aériens assurés en provenance, à destination et entre des points de la région côtière de la Colombie-Britannique. Il a tenu des séances a Campbell River, Bella Bella, Masset et Prince Rupert (C.-B.) afin d'entendre les vues d'un échantillon représentatif de membres des industries et des collectivités de la région. Le rapport du panel a été adopté par le CTA et publié en août (voir la section **Rapports et études**).

En mai, un panel a siégé à Winnipeg, Thompson et Gillam (Man.) afin d'entendre les requêtes de Calm Air et Ilford Riverton Airways en autorisation d'exploiter des services aériens commerciaux supplémentaires à des points situés dans la province. Dans sa décision n° 9284 du 29 octobre 1985, le Comité a accordé les deux requêtes.

Permis

L'entrée en vigueur, en juillet 1985, du règlement exemptant les transporteurs aériens qui se proposent d'exploiter des services d'affrètement entièrement dans le Sud du Canada, d'avoir à répondre au critère de la commodité et des besoins du public a entraîné une augmentation marquée du nombre de requêtes déposées par les affréteurs. Ces requêtes ont été examinées en fonction de leur conformité aux exigences relatives à la situation financière des affréteurs et aux assurances ainsi qu'à d'autres exigences.

Comme l'accent a été mis sur les avantages de la concurrence pour prouver la commodité du public, il y a eu augmentation du nombre de requêtes visant le service à taux unitaires dans le Sud du Canada. Cette augmentation semble directement liée au fait que les requérants sont plus sûrs de se voir accorder un permis.

Pendant l'année civile 1985, le Comité a délivré environ 856 décisions et 1 403 ordonnances (voir l'appendice C - V).

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Anne-Marie Trahan, c. r., présidente
M.D. Armstrong
D.H. Jones, c. r.
Mike Landers
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
B.R. Wolfe
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c. r.[1]

[1] Nomination le 18 mars 1985.

CRÉÉ EN VERTU DE la *Loi nationale sur les transports* (LNT) et soumis à ses dispositions générales, le Comité des transports par eau (CTE) est chargé de l'application des lois concernant la réglementation de certains aspects des transports par eau et de fournir conseils et renseignements au gouvernement fédéral en matière de développement et d'exploitation des services de transport par eau.

Le Comité est chargé de l'application de la *Loi sur les transports*, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands Lacs. Les fonctions quasi judiciaires du CTE comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs de droits types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du CTE. Lorsque celui-ci rejette un tarif, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du CTE s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'appendice D – I).

Conformément à l'article 27 de la LNT, les responsabilités du CTE s'étendent également aux acquisitions de compagnies de transport par eau. Lorsqu'il y a opposition à un projet d'acquisition d'une compagnie de transport par eau ou de fusion entre compagnies, le CTE effectue une enquête pour s'assurer que ce projet ne restreint pas indûment la concurrence et ne porte pas autrement préjudice à l'intérêt public.

Le CTE joue également un rôle dans la réglementation et l'administration de l'entrée temporaire de navires étrangers n'ayant pas acquitté leurs droits et qui envisagent de faire du cabotage dans le territoire régi par la loi canadienne. Sa tâche première est de renseigner le ministre du Revenu national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés.

Le CTE est chargé de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979. Sur le plan international, il est courant que les compagnies maritimes assurant un service de navire de ligne (exploitation de porte-conteneurs transocéaniques soumis à des horaires fixes) forment des associations de transporteurs organisées selon des critères géographiques afin d'établir des tarifs uniformes et de coordonner les services. Aux termes de la loi canadienne, ces associations, appelées «conférences maritimes», sont autorisées à assurer un service, à condition qu'elles respectent les dispositions de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. Dans le cadre de l'application de cette loi, le CTE tient un relevé des tarifs et un dossier des accords, joue un rôle de conciliation entre les conférences et les expéditeurs et assure le respect de la Loi.

La *Loi sur le pilotage* prévoit quatre régions géographiques dans chacune desquelles elle a institué une administration chargée d'établir, d'exploiter et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation. En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la *Gazette du Canada* tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public, peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Dans un tel cas, l'application des modifications projetées est suspendue et le CTE devient habilité à mener une enquête qui peut nécessiter la tenue d'audiences publiques. L'administration concernée doit alors tenir compte de la recommandation formulée par le CTE.

a/c-02372/

En vertu de la LNT, la Commission est chargée d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de présenter des rapports et de fournir des conseils sur la mise au point et l'exploitation de services de transport par eau au Canada. Afin de s'acquitter de ces responsabilités consultatives, le CTE assure le fonctionnement d'un programme permanent ayant trait aux questions de transport maritime international, tient à jour certaines bases de données statistiques et effectue des enquêtes à caractère économique, selon les besoins.

Organisation

Le Comité est composé de sept commissaires et d'un président. Il se réunit tous les 15 jours pour étudier les questions courantes et tient des audiences publiques sur des cas importants. En 1985, il a tenu trois audiences publiques et rendu 17 décisions.

Le personnel du CTE est réparti entre quatre directions :

La Direction du transport maritime international assure un contrôle de l'industrie du transport maritime international et analyse les répercussions économiques des accords bilatéraux et multilatéraux et du développement du transport maritime international sur les services de transport canadiens. La Direction fournit des conseils sur les mesures à prendre pour protéger l'intérêt public canadien et représente la Commission en participant aux travaux à caractère économique des organismes internationaux. Elle fait partie intégrante du CTE mais relève également du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politique ayant trait à ce type de transport.

La Direction de l'économique du transport multimodal et maritime donne des conseils à caractère économique et financier sur des questions très diverses, notamment les demandes de permis soumises en vertu de la *Loi sur les transports*, la participation de navires étrangers aux activités de cabotage, les demandes de renseignements qui ont rapport aux projets d'acquisitions et l'examen des projets de changements tarifaires en vertu de la *Loi sur le pilotage* et de la *Loi sur les transports*. La Direction joue un rôle prépondérant dans le domaine des enquêtes économiques, assure la tenue de la base de données du CTE et fournit des conseils sur les incidences économiques de la réglementation et du développement des services de transport par eau.

La Direction du transport maritime est responsable de l'application des dispositions de la *Loi sur les transports* relatives aux permis, de la recherche de navires canadiens appropriés en cas de demande de participation de navires étrangers aux activités de cabotage et de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* ainsi que du traitement des affaires découlant de la *Loi sur le pilotage*.

Le Secrétariat est chargé d'émettre les ordonnances, les décisions, les permis et d'assurer la correspondance officielle au nom du CTE, de préparer les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions et de gérer les ressources humaines et financières du CTE.

Activités de réglementation

Permis délivrés en vertu de la *Loi sur les transports*

En 1985, le Comité a accordé à 12 transporteurs un permis les autorisant à assurer des services dans la région du fleuve Mackenzie et dans l'Arctique de l'Ouest (voir l'appendice D – III).

Entre le 3 et le 10 juin, le CTE a tenu une audience sur le transport par eau sur le fleuve Mackenzie et dans les eaux canadiennes de l'Arctique de l'Ouest. Les séances se sont déroulées à Hay River, Norman Wells, Inuvik, Coppermine (T. N.-O) et Edmonton (Alb.). Il s'agissait en l'occurrence de faire un examen exhaustif de la politique en vigueur et des méthodes d'attribution des permis en vertu de la *Loi sur les transports*, d'évaluer les conditions actuelles et les exigences futures, de cerner les modifications éventuelles à la réglementation et à la politique économiques et de faire état de ces constatations au ministre des Transports. Le rapport d'enquête a été publié en août.

En ce qui concerne les Grands Lacs, un permis d'exploitation a été accordé à deux transporteurs, en l'occurrence Newman Harbour Terminals and Transportation Inc. et 621100 Ontario Ltd. (voir l'appendice D – III).

Acquisitions

Le 2 décembre 1983, le Comité a reçu de Canadien Pacifique Limitée une lettre du 30 novembre précédent faisant état d'un projet d'acquisition indirecte par la société d'intérêts, sous forme d'actions, de Canline, une société des Bermudes qui assurerait un service de transport

maritime par conteneurs entre le port de Montréal et des ports du Nord de l'Europe.

Le CTE a reçu plusieurs objections et interventions et il a mené une enquête dans cette affaire. Le 13 février 1985, il a publié la décision n° WTC 1-85 dans laquelle il n'a pas rejeté le projet.

Cabotage et commerce maritime

Conformément au Règlement d'exemption sur le cabotage, le Comité a continué d'étudier les requêtes déposées auprès du ministre du Revenu national en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Durant l'année, 143 requêtes ont été reçues et de ce nombre, 107 autorisations temporaires ont été accordées, 6 rejetées et 25 annulées. Quarante-cinq requêtes portaient sur des navires ou des activités dont le Règlement ne fait pas mention et ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, présidé par le représentant du CTE, avant que Revenu Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien (voir l'appendice D – II).

***Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979**

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La Loi est en vigueur depuis le 1er avril 1979 et devait expirer le 1er mars 1984, mais elle a été prolongée par proclamation pour une période d'un an, soit jusqu'au 31 mars 1985, et ensuite jusqu'au 31 mars 1986. Le CTE a participé aux travaux d'un comité interministériel fédéral chargé d'étudier la Loi actuelle et d'élaborer des propositions afférentes à un nouveau projet de loi.

Au cours de l'année, on a assisté à la création de deux «super-conférences» s'occupant des échanges commerciaux du Canada avec l'Extrême-Orient et le Pacifique. Le Transpacific Westbound Rate Agreement et l'Asia North America Eastbound Rate Agreement ont absorbé plusieurs conférences qui existaient depuis déjà un certain nombre d'années ainsi que certaines lignes de navigation qui assuraient auparavant le service sur cette route, à titre d'exploitants indépendants.

Au 31 décembre 1985, la Commission avait en main les documents de 35 conférences maritimes dont les membres assuraient des services dans des ports canadiens. Ces 35 conférences représentent 65 compagnies qui assurent 205 services dans des ports nord-américains; 42 de ces compagnies offrent 139 services réguliers dans des ports canadiens. La Commission a également en main trois contrats de location d'espace et deux contrats de coordination de service représentant 15 compagnies et comportant quatre ententes de fusion de services.

Administrations de pilotage

Le Comité des transports par eau s'est occupé activement de questions de pilotage et a dû exercer ses fonctions de réglementation, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, à quatre occasions en 1985. Ses activités peuvent se résumer comme suit :

- Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)

Le 2 février 1985, l'APGL a publié un projet de tarif auquel s'est opposée la Fédération maritime du Canada. Le 27 août 1985, le Comité a publié, après enquête, sa décision n° WTC 15-85.

Le 6 juillet 1985, l'APGL a publié un projet de modification en vue d'augmenter ses droits de pilotage dans les districts internationaux 1 et 2 (excluant la partie du canal de Welland) par l'application d'un facteur de compensation des devises. Celui-ci serait rajusté chaque mois en fonction du taux de clôture des changes du dollar américain publié par la Banque du Canada pour le dernier jour d'affaires du mois précédent.

La Fédération maritime du Canada et la Dominion Marine Association ont déposé des avis d'objection, en vertu du paragraphe 23(2) de la *Loi sur le pilotage*. Le Comité mène actuellement son enquête et envisage de publier sa décision au début de 1986.

- Administration de pilotage de l'Atlantique

Le 15 juin 1985, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié un projet de modification de son tarif qui aurait pour effet d'accroître ses recettes en moyenne de 13,5 pour cent. Le Comité examine actuellement l'affaire et devrait publier sa décision au début de 1986.

86-02372/

- Administration de pilotage des Laurentides

Le 29 janvier 1985, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié un projet de majoration des droits de pilotage ainsi que de modification de sa structure tarifaire. Neuf parties ont déposé des objections ou interventions, ou encore ont demandé la permission de participer aux délibérations dans cette affaire. Dans le cadre de son enquête, le Comité a tenu une audience publique de 51 jours et il rédige actuellement son rapport et ses recommandations, qui devraient être publiés au début de 1986.

Organismes internationaux

Organisation de coopération et de développement économiques

La Commission a une fois de plus participé, en tant que membre de la délégation canadienne, aux négociations multilatérales qui ont eu lieu au sein de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Une part importante de ce travail a trait à la formulation d'une politique maritime générale régissant les relations entre pays membres de l'OCDE, y compris ceux qui sont les principaux partenaires commerciaux et fournisseurs de navires pour les exportations et les importations du Canada.

S'ils sont acceptés officiellement, certains accords négociés, connus sous le nom de Phase III et Phase IV du Programme de l'OCDE, serviront de lignes directrices pour l'harmonisation des politiques maritimes nationales des pays membres de l'OCDE. La Commission a poursuivi son analyse permanente des négociations de la Phase IV afin de déterminer si l'acceptation de ces obligations apportera des avantages économiques au Canada.

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

La Commission a participé, à titre de membre de la délégation canadienne, au groupe de travail sur la législation relative à la navigation internationale, à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Le groupe vient de terminer ses travaux sur la mise au point de clauses types d'assurance maritime, et il a commencé à examiner la question des privilèges sur les navires et des obligations hypothécaires. Les principaux points à l'étude sont la nécessité de faciliter le financement des navires et de réduire au minimum les entraves éventuelles à leur exploitation.

En 1985, la Commission a également participé à la définition des positions canadiennes à l'égard de deux autres questions discutées au sein de la CNUCED : les conditions d'enregistrement des navires et la fraude maritime.

En ce qui concerne le premier point, deux séances d'une conférence diplomatique des États-Unis ont eu lieu en 1985 en vue de l'adoption d'un accord international sur les conditions auxquelles les navires devraient être reconnus sur les registres nationaux de transports maritimes. Ces séances ont été caractérisées par un esprit de compromis, et la notion de supprimer progressivement les pavillons de complaisance semble avoir cédé la place à l'objectif d'énoncer des principes communs au sujet de l'immatriculation des navires selon leur pavillon national — l'accent étant mis sur l'identification et la responsabilité des propriétaires et des exploitants de navires.

En ce qui concerne le deuxième point, le nombre croissant d'infractions commerciales commises dans le domaine des mouvements internationaux de marchandises et de navires a suscité la création d'un groupe intergouvernemental spécial d'étude de la fraude maritime. Ce dernier s'est réuni en 1984 et 1985 et il a recommandé la poursuite des travaux, au sein de la CNUCED, sur l'établissement de normes visant les agents de navigation, sur les améliorations à apporter à la diffusion des renseignements sur les navires et sur la coopération entre États en ce qui concerne la poursuite des personnes qui se livrent à des activités frauduleuses.

Enquêtes et analyses économiques

Commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud

En 1984, une étude a été entreprise sur les conditions du commerce maritime entre le Canada et les pays de l'Amérique du Sud. Au cours de l'année écoulée, deux cadres de la Commission ont terminé une analyse factuelle de la situation au terme d'entrevues suivies avec des participants de l'industrie de la navigation et avec des autorités de réglementation sud-américaines. Le commerce maritime est très étroitement réglementé par les gouvernements sud-américains, et la coopération amicale à l'égard de la Commission dont ont fait preuve ces autorités de réglementation a dans une large mesure garanti le caractère exhaustif et l'objectivité des travaux de la Commission.

La CCT entend publier, au début de 1986, la Partie I de l'étude (l'analyse basée sur les faits) à titre de rapport rédigé en réponse à une demande du ministre des Transports. En résumé, il ressort de l'étude que dans ces échanges commerciaux hautement réglementés, les gouvernements sud-américains accordent la préférence aux lignes de navigation battant pavillon national et découragent les lignes qui battent le pavillon d'un tiers pays. Bien que certaines compagnies de navigation canadiennes exploitant des navires battant le pavillon d'un tiers pays se soient butées à des difficultés liées à leur statut de «lignes nationales» en Amérique du Sud, d'autres ont été libres d'acheminer des cargaisons auxquelles les lois sud- américaines n'appliquent pas de restrictions. Cette réglementation étroite de l'offre et des tarifs ne semblent pas préjudiciable aux exportateurs et importateurs canadiens.

Grâce à l'information recueillie en vue de ce rapport, la Commission sera vraisemblablement en mesure de fournir au ministre des Transports une réponse plus éclairée. Cela lui permettra également de clarifier les vues du Canada sur les avantages qu'offre la participation des transporteurs canadiens à ces échanges commerciaux avec l'Amérique du Sud.

Le CTE a poursuivi la préparation de renseignements sur les transports maritimes et l'analyse des données dans divers domaines. De nouvelles améliorations ont été apportées à la qualité de l'informatisation de la base de données sur l'origine et la destination des cargaisons maritimes ainsi que des données relatives aux navires canadiens, qui sont abondamment utilisées par la Commission et d'autres ministères fédéraux. D'autre part, le CTE a poursuivi sa publication des registres de la flotte commerciale canadienne.

Dans le domaine des statistiques maritimes internationales, le Comité a continué de participer aux discussions interministérielles afin de continuer à améliorer la collecte et l'assemblage des données.

96-02372/

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

J.Gérald Drainville, président
J.-L. Bourret
D.H. Jones, c. r. [1]
Mike Landers
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
B.R. Wolfe

[1] Nomination le 16 janvier 1985.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR (CTVM) administre l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* (LNT) tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la LNT, qui régit directement le transport commercial extraprovincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars Roadcruiser de CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du CTVM depuis août 1976.

De plus, le Comité administre la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Loi sur le dimanche

À venir jusqu'au printemps de 1985, la Commission était habilitée, en vertu de l'alinéa 11*x)* de la *Loi sur le dimanche*, à autoriser le transport de marchandises par camion le dimanche.

Toutefois, dans un jugement rendu le 24 avril 1985, la Cour suprême du Canada a déclaré que la *Loi sur le dimanche* était nulle et sans effet. Le CTVM a donc immédiatement cessé toute activité dans ce domaine.

Acquisitions (article 27 de la LNT)

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public.

En 1985, le Comité a reçu 48 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 42 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. Les six autres avis d'acquisition étaient encore à l'étude à la fin de l'année. En 1984, le Comité avait reçu 40 avis d'acquisition et les avait tous reconnus. La Commission ne mène une enquête que si «Toute personne [...] ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition» dépose une intervention contraire à son agrément.

La Commission a entrepris une enquête du genre lorsque cinq importants transporteurs par véhicule à moteur canadiens se sont opposés au projet d'acquisition d'une petite entreprise de camionnage de la Colombie-Britannique par Yellow Freight Systems Inc. du Delaware, un des grands transporteurs américains, dont les recettes brutes annuelles dépassent un milliard de dollars.

Les 16, 17 et 18 avril 1985, le CTVM a tenu à Vancouver une audience publique au cours de laquelle des éléments de preuve ont été produits par les avocats représentant les acquéreurs projetés et les opposants. Parmi les intervenants dans l'affaire se trouvaient le directeur des Enquêtes et recherches de Consommation et Corporations Canada et un avocat représentant l'intérêt public, nommé par le ministre de la Justice.

Le directeur des Enquêtes a maintenu que l'acquisition proposée ne limiterait pas la concurrence, mais qu'en fait elle y serait favorable. L'avocat défendant l'intérêt public ainsi que d'autres opposants ont quant à eux fait valoir que le Comité ne devait pas limiter l'enquête au seul cas de l'acquisition projetée par Yellow Freight Systems Inc. en Colombie-Britannique, mais qu'il devrait examiner d'autres

régions du pays où des questions plus vastes de cet ordre se posent et devraient être explorées.

Le CTVM a toutefois jugé qu'il ne fallait pas élargir la portée de l'enquête et, dans sa décision publiée le 19 juin 1985, il a conclu que l'acquisition proposée ne limiterait pas indûment la concurrence ni ne nuirait à l'intérêt public. Il n'a donc pas rejeté le projet d'acquisition.

Audiences

En 1985, le Comité a tenu deux audiences publiques. La première portait sur le projet d'acquisition mentionné ci-dessus, soit celle, par un grand transporteur américain, d'une petite entreprise de camionnage de la Colombie-Britannique. La seconde consistait en une enquête sur un projet de majoration tarifaire présenté par Roadcruiser.

Roadcruiser

En mai 1985, TerraTransport de Terre-Neuve a déposé auprès du CTVM un nouveau tarif-passagers (tarif 4-12) pour le compte du service d'autocars Roadcruiser de CN assuré dans la province. Le tarif, qui devait entrer en vigueur le 1er juillet 1985, prévoyait une majoration moyenne de 9 pour cent.

Vu l'opposition ferme du gouvernement de Terre-Neuve et de la Federation of Municipalities of Newfoundland and Labrador, le CTVM a décidé, le 28 juin 1985, de suspendre le tarif, en attendant la fin de l'enquête.

Des audiences publiques se sont déroulées à Corner Brook, le 1er octobre 1985, et à St. John's, les 3 et 4 octobre. Le Comité rendrait vraisemblablement sa décision au début de 1986.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subvention pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* qui prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, se sont élevés à 49 millions de dollars en 1985, comparativement à 43,1 millions de dollars en 1984 (voir l'appendice E).

COMITÉ DE LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

J.M. McDonough, président
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
Anne-Marie Trahan, c. r.
J.F. Walter [1]

[1] Nomination le 11 janvier 1985.

TOUT EN N'AYANT aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (CPTI) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

Transport international

Le Comité s'intéresse particulièrement aux aspects économique et juridique du transport international et s'emploie à concilier les intérêts des entreprises de transport canadiennes, tant au niveau national qu'international.

Le CPTI représente la Commission lors de conférences et auprès d'organismes internationaux et intergouvernementaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. En outre, il contribue à la formulation interministérielle de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le CPTI consulte les organismes canadiens visés des secteurs public et privé.

Le CPTI se subdivise en trois directions dont une est reliée au Comité des transports aériens et deux au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La Direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens du transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Direction du transport maritime international

La Direction assure au Comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en matière de transport maritime et de leur incidence sur les flottes de commerce, battant pour la plupart pavillon étranger, qui acheminent les importations et les exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du CPTI relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du CPTI, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

Direction de l'économique du transport multimodal et maritime

Cette Direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

Au nom du CPTI, la Direction continue de contrôler les questions d'économie, d'exploitation et de réglementation qui influent sur le transport multimodal des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. À titre de représentante de la Commission, elle participe aux consultations permanentes avec les autres ministères et l'industrie sur des questions de transport multimodal, de conteneurs et de simplification des documents de transport. La Direction a également participé activement au groupe de travail de la Commission sur le transport multimodal.

04_03372/

Une description des activités de la Direction dans le domaine du transport maritime figure dans la partie du présent rapport consacrée au Comité des transports par eau.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES

D.H. Jones, c. r., président
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
B.R. Wolfe

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES (CTPD) réglemente les pipelines qui acheminent des produits autres que le pétrole brut et le gaz naturel et qui traversent les frontières provinciales, internationales et territoriales.

Le Comité tire ses pouvoirs du paragraphe 24(1) et de la Partie II de la *Loi nationale sur les transports* (LNT).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle «pipeline mixte» et le CTPD peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le CTPD est chargé principalement d'examiner :

- les demandes de certificats de commodité et de nécessité publiques présentées par les compagnies en vue de la construction et de l'exploitation d'un pipeline de denrées;
- l'acquisition ou l'abandon de pipelines de denrées;
- le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et
- les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes.

Dans la plupart des cas, le CTPD a recours aux audiences publiques pour s'acquitter de son mandat. Le CTPD élabore également des normes, des modalités, des règles et des règlements aux termes des dispositions de la LNT.

Le CTPD agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'information auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Un pipeline de denrées destiné au transport de matières solides est habituellement appelé «pipeline de solides». Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances.

Les pipelines de denrées transportent également des produits comme l'ammoniac anhydre, le méthanol ou le bioxyde de carbone liquide. Les liquides et les gaz peuvent être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets, tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées.

Un pipeline de denrées de longues distances n'est rentable que s'il peut transporter des volumes élevés et continus de produits sur de longues distances, sauf dans certains cas. Ces caractéristiques, la nécessité d'investir des sommes considérables dans une station de pipeline de denrées et la possibilité de concurrence que suscite ce mode de transport sur le marché ferroviaire des vracs posent des problèmes de réglementation uniques et complexes. Il existe déjà des pipelines de denrées de longues distances dans d'autres pays où ils se sont révélés techniquement et économiquement réalisables.

Au Canada, la technique des pipelines de denrées est actuellement limitée aux pipelines de courtes distances, surtout entre des installations minières ou des usines de fabrication de produits primaires.

Il n'existe pas encore de pipelines de solides de longues distances au Canada, mais de nombreux projets ont été étudiés par l'industrie et le gouvernement.

Le CTPD ne réglemente actuellement que deux complexes de pipelines interprovinciaux de courtes distances. Les compagnies Fraser Incorporated d'Edmunston (N.-B.) et E.B. Eddy de Hull (Qc) font l'exploitation de ces complexes.

En 1985, le CTPD a recommandé au gouverneur en conseil d'exempter le Greater Vancouver Water District des dispositions de la LNT, en vue de l'exploitation prévue d'un pipeline international. Ce pipeline approvisionnerait en eau Point Roberts (Washington) à partir de Vancouver.

COMITÉ DE RÉVISION

J.David Thompson, c. r., président

J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
J.A.D. Magee [2]
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan, c. r.
J.F. Walter [1]

[1] Nomination le 11 janvier 1985
[2] Fin de mandat le 10 janvier 1985

Pouvoir et attributions

EN VERTU DE l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports «peut reviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.»

Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions. Cependant, lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Le Comité de révision est présidé par le Vice-président de la Commission (Droit) et composé du Vice-président (Recherche) ainsi que des présidents des comités modaux. Un membre qui a participé à l'établissement d'une ordonnance ou d'une décision ne participe pas à la révision de celle-ci.

Procédé de révision

Sauf s'il juge une audience publique nécessaire, le Comité de révision n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes de révision. Les demandes doivent être présentées au Comité dans les 30 jours qui suivent la date de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle une révision est demandée. Les interventions, pour ou contre la demande, doivent être présentées dans les 30 jours, et les réponses, dans les 10 jours de la signification — ces délais pouvant être modifiés selon les circonstances. Des exemplaires de la demande, de toute intervention ou de toute réponse doivent être remis à toutes les parties à la requête initiale. Le Comité de révision ne s'occupe du cas qu'après avoir reçu toutes les déclarations.

Lorsque le Comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le Comité révise également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu. Une fois que le Comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal.

Une personne qui s'oppose à une décision ou à une ordonnance rendue par la Commission peut par ailleurs interjeter appel auprès de la Cour fédérale du Canada, du gouverneur en conseil ou du ministre des Transports, comme le prévoient les lois pertinentes.

Activités

En 1985, le Comité de révision a reçu 48 requêtes. Comme 27 affaires étaient reportées de l'année précédente (22 dossiers actifs et 5 en attente), cela signifie qu'il était saisi, en tout, de 75 requêtes.

Au cours de l'année, le Comité de révision a tenu 23 réunions et une audience publique et il a terminé l'examen de 53 requêtes. Il en a trouvé 10 recevables. Dans sept cas, il a modifié ou abrogé les décisions ou ordonnances des comités modaux, tandis que dans les trois autres, il les a renvoyées au comité modal responsable pour qu'il les examine à nouveau. Le Comité a rejeté 40 requêtes parce qu'à son avis, les motifs avancés

ne justifiaient pas une révision. Il a rejeté trois cas car des faits qui sont survenus après le dépôt des requêtes ont éliminé la nécessité d'un examen.

De plus, 11 requêtes ont été retirées ou abandonnées par les appelants, ou encore n'ont pas été jugées de bonne foi par le Comité de révision et ont par conséquent été renvoyées au comité modal qui avait émis l'ordonnance ou la décision originale.

À la fin de l'année, 11 requêtes étaient en suspens, dont huit étaient considérées comme des dossiers actifs et trois étaient en attente à cause d'appels interjetés auprès de la Cour fédérale.

Une vue d'ensemble des activités du Comité de révision est présentée à l'appendice F.

DIRECTION DE LA RECHERCHE

Yves Dubé, vice-président à la recherche

LA DIRECTION DE LA RECHERCHE a le mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la Commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de Transports Canada et d'effectuer d'autres recherches pertinentes conformément aux dispositions de la *Loi nationale sur les transports* (LNT). Divisée en quatre sections, la Direction de la recherche est administrée par un directeur exécutif qui relève du vice-président à la recherche.

Points saillants de 1985

Au cours de l'année, la Direction a consacré beaucoup de ressources au programme de réforme de la réglementation du gouvernement fédéral ayant trait à l'élaboration d'une nouvelle politique nationale des transports. En particulier, deux des enquêtes menées par la Commission, auxquelles ont été affectées les ressources de la Direction, ont permis de procéder à un examen exhaustif. Premièrement, faisant suite à l'enquête de la CCT sur la ponctualité de VIA Rail Canada Inc., le ministre des Transports a créé un groupe de travail sur les services voyageurs ferroviaires dont le mandat est de faire des recommandations en vue d'améliorer ces services au Canada; plusieurs des employés de la Direction qui ont participé à la première étude ont été détachés auprès du groupe de travail du Ministre. Deuxièmement, faisant suite aux deux enquêtes de la Commission relatives aux effets de la déréglementation ferroviaire aux États-Unis sur les services ferroviaires au Canada, divers membres du personnel qui y ont participé ont été détachés auprès du bureau du Ministre où ils ont rejoint d'autres employés, y compris ceux qui travaillaient déjà à l'étude de VIA Rail, pour former un groupe spécial au Bureau de réforme de la réglementation économique. Ce dernier groupe a prêté son concours au ministre des Transports dans le processus qui a mené à la publication de l'exposé de principe ***Aller sans entraves***, et il continue de s'occuper des prochaines révisions de la loi. En outre, lorsque le Ministre a présenté ce document au Comité permanent des transports de la Chambre des communes aux fins d'examen des questions qu'il soulevait, un employé de la Direction, ainsi que des employés d'autres sections de la Commission, ont été détachés pour aider le Comité dans ses délibérations.

Dans le but de présenter au grand public leurs recherches faites sur place, les membres de la Direction ont participé activement à la réunion annuelle du Groupe de recherches sur les transports au Canada et, en collaboration avec le Centre de développement des transports, la Direction a parrainé deux séminaires d'une journée ayant pour titres «Les prévisions dans les transports : leçons pour l'avenir» et «Planification et réglementation face à l'évolution des technologies». Les mémoires présentés au cours de ces colloques et les discussions qui ont suivi seront publiés dans la *Série de séminaires de recherche*.

La Direction a continué à publier et à distribuer les rapports de recherche et les documents de travail qu'elle réalise (voir appendice G). En outre, la Direction a continué à publier ses rapports réguliers, comme le mensuel ***Transports : bulletin statistique***. Dans le même ordre d'idée, la Direction a publié son cinquième rapport bisannuel ***Les transports : Tendances et questions particulières***, dans lequel elle examine un certain nombre d'indicateurs de l'économie et les activités du secteur du transport au Canada. Ce rapport esquisse en outre plusieurs questions de transport examinées par la Direction. Cette année, la Direction a commencé la publication d'un nouveau rapport trimestriel, ***Suivi du transport aérien***, lequel présente les divers changements survenus dans l'industrie des lignes aériennes intérieures depuis l'instauration d'une politique pro-concurrentielle sur le transport aérien au Canada. Enfin, la Direction a mis à jour une édition du ***Guide du voyageur aérien canadien***, lequel fournit aux voyageurs aériens les renseignements nécessaires pour préparer un voyage et les informe sur leurs droits et

obligations. Une section spéciale est réservée aux voyageurs atteints d'invalidité.

Transport aérien

Tel qu'indiqué dans la vue d'ensemble de 1985, la Direction a publié quatre numéros de son nouveau rapport trimestriel, *Suivi du transport aérien*. Pour présenter les plus récents changements de l'industrie des lignes aériennes intérieures du Canada, le rapport se divise en quatre parties. La première, «Requêtes et décisions», est une revue des décisions du Comité des transports aériens ayant trait aux permis des transporteurs aériens des niveaux I, II et III. La deuxième, «Services», comporte un exposé détaillé des activités des transporteurs réguliers aux aéroports canadiens. Un indice de la commodité du service offert par les transporteurs aériens est aussi fourni dans cette partie du rapport. La troisième partie, «Tarification», présente de l'information sur les tarifs des transporteurs aériens sur les marchés intérieurs canadien et américain et une comparaison entre les deux. Enfin, à la dernière partie, «Résultats d'exploitation», se trouvent les niveaux de trafic pour les services réguliers et d'affrètement (intérieurs) et une comparaison du rendement des transporteurs aériens canadiens et américains. En outre, le *Suivi* comprend une section intitulée «Dossiers spéciaux»; cette section traite de la méthode et des résultats des analyses entreprises à la Direction et qui présentent un intérêt particulier pour ceux qu'occupe la question du transport aérien au Canada.

Outre la préparation et la publication du *Suivi du transport aérien*, la Direction a continué de préparer des analyses économiques à la demande du groupe interministériel responsable des négociations aériennes bilatérales. D'importants progrès ont été faits au cours de l'année relativement à un nouvel accord avec les États-Unis. Les discussions se poursuivront cette année en vue de sa conclusion. En outre, les négociations entre le Canada et le Brésil, les Pays-Bas et la Belgique ont été couronnées de succès, et les pourparlers se poursuivent avec le Japon, la Thaïlande, la Corée du Sud et le Royaume-Uni.

Tout en consacrant ses ressources aux programmes susmentionnés, la Direction a tout de même entrepris un certain nombre d'études. Le Programme des services aériens essentiels (Essential Air Services Program), mis sur pied aux États-Unis en vertu de l'article 419 de la *Federal Aviation Act* et modifié par la *Airline Deregulation Act*, a été examiné en vue de vérifier s'il serait applicable aux services aériens des régions éloignées et du Nord au Canada. De plus, une autre étude a porté sur la structure des coûts de l'industrie des lignes aériennes au Canada. En particulier, une analyse des économies d'échelle dans l'industrie du transport aérien et des concepts afférents à la multiplicité des produits offerts par les transporteurs aériens a révélé que l'établissement de prix différents est une stratégie rationnelle du point de vue économique, pour les transporteurs et les consommateurs.

Transport ferroviaire

En plus d'avoir apporté leur concours au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) pendant l'audience examinant les effets de la déréglementation ferroviaire aux États-Unis sur le marché intérieur, les employés de la Direction ont également été associés à la décision du Comité rendue sur l'acquisition de la St. Lawrence and Adirondack, au rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires et au calcul du coût du capital des compagnies ferroviaires.

Pour sa part, la Direction a continué son étude à facettes sur les questions de capacité de voie ferrée. À cet égard, la Direction de la recherche a coparrainé l'Étude sur l'utilisation commune des voies dans les canyons Thompson et Fraser, et a été membre du Groupe de travail sur les questions ferroviaires à Thunder Bay. Elle a également présidé le groupe de surveillance permanent chargé de suivre l'Étude sur la desserte ferroviaire de Vancouver, dont l'examen se poursuivra en 1986. De plus, la Direction a acquis et mis à l'essai plusieurs modèles de capacité de voie ferrée qui ont par la suite été utilisés pour évaluer des problèmes particuliers de capacité dans certaines subdivisions ferroviaires.

À la demande du CTCF, la Direction a entrepris d'évaluer les futurs investissements des compagnies ferroviaires en vue de déterminer s'ils garantiront un système de transport ferroviaire adéquat, fiable et efficace, apte à répondre aux exigences futures relatives au transport du grain, tel qu'il est requis dans la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Dans le même domaine, la Direction a prêté son concours au Comité d'enquête sur le versement de la subvention du Nid-de-Corbeau (Comité Hall) qui a examiné : (i) l'incidence des augmentations et de la répartition des coûts futurs de transport et de manutention du grain sur les producteurs de grain; et (ii) les incidences qu'aurait une rationalisation sensible

des embranchements ou des élévateurs de tête de ligne. Le Producer Haul and Elevator Receipt Model (PHAER), qui avait été utilisé par le Comité d'enquête, a fait l'objet d'améliorations et les analyses établies par le personnel de la Recherche ont été mises à la disposition du public. Enfin, la Direction a achevé une enquête sur d'éventuelles économies de coûts qui pourraient être realisées en acheminant le grain par des trains-blocs et elle a entrepris une étude sur les économies éventuelles que pourraient faire réaliser certaines lignes ferroviaires dans l'Ouest du Canada.

Transport par eau

À la demande du ministre des Transports, un employé de la Direction de la recherche, conjointement avec un membre du personnel du Comité des transports par eau (CTE), a rédigé et présenté une étude exhaustive des lois, des règlements et des pratiques actuels dans le commerce maritime entre le Canada et les pays d'Amérique du Sud. Cette étude découle d'études réalisées et publiées par la Direction, qui sont des publications afférentes à l'analyse économique des tarifs des navires de ligne et à l'applicabilité de la théorie des marchés disputables dans le commerce de ligne au Canada. En outre, la Direction a achevé un certain nombre d'études liées au transport en vrac, y compris la reconnaissance des divers éléments liés au commerce maritime de marchandises en vrac à destination et en provenance du Canada, une évaluation de l'incidence éventuelle du partage des cargaisons ou de la réservation d'espace à cargaison dans le commerce maritime canadien des marchandises en vrac et la recherche documentaire sur les principales caractéristiques du service à la demande («tramping») à destination ou en provenance du Canada.

En ce qui a trait au transport par eau des marchandises en vrac, la Direction a élaboré un modèle pour établir les coûts des navires des Grands Lacs et elle a entrepris un programme d'études pour examiner la compétitivité du transport par eau sur les Grands Lacs et le réseau du Saint-Laurent. Le programme portera plus particulièrement sur le grain destiné à l'exportation et les autres denrées en vrac ainsi que sur la question de la stabilisation des cargaisons de retour.

Dans le cadre de la réforme de la réglementation entreprise par le ministre des Transports, le CTE a mené une enquête sur les services de transport par eau sur le fleuve Mackenzie et dans les eaux canadiennes de l'Arctique de l'Ouest. Les membres de la Direction ont apporté leur concours au Comité tout au long de cette audience et également pendant l'audience sur le pilotage des Laurentides.

Transport multimodal

En se fondant sur une recherche antérieure, la Direction a rédigé un rapport preliminaire sur l'itinéraire des navires de charge canadiens se rendant dans les ports américains et vice versa (détournement des cargaisons). Ce rapport présente des données qui n'étaient pas disponibles jusqu'ici et brosse un tableau de la question du transport multimodal au Canada et des réseaux de distribution des cargaisons dans un contexte nord-américain plus large. Elle a également entrepris une étude préliminaire sur la structure des taux du transport multimodal des compagnies maritimes assurant le commerce dans l'Atlantique Nord pour le Canada, de même qu'une étude de l'incidence sur le Canada de l'évolution du transport intermodal aux États-Unis après la réforme de réglementation qui a eu lieu dans ce pays.

Transport routier

Le personnel de la Direction de la recherche a prêté son concours au Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) en participant aux audiences publiques sur le projet d'acquisition de Custom Couriers Services par Yellow Freight Systems Ltd. et sur le projet d'augmentation des taux du service d'autocars Roadcruiser de CN à Terre-Neuve. Relativement à cette deuxième question, un groupe de travail composé de personnels venant des directions de la Recherche et de l'Exploitation et des tarifs, a terminé une étude sur la situation opérationnelle et financière du service Roadcruiser et a fait des recommandations au CTVM concernant l'évaluation des augmentations de taux proposées.

Comme résultat de son programme d'études lié au transport du grain, la Direction a élaboré et présenté un modèle informatique sur les coûts de camionnage, lequel peut aider un expéditeur éventuel à calculer les coûts de mouvements particuliers de transport par camion.

Transport des personnes atteintes d'invalidité

La Commission compte un coordonnateur du transport des personnes atteintes d'invalidité, qui se charge de la coordination des activités et des

programmes relatifs au transport de ces personnes par les transporteurs de tous modes assujettis aux lois fédérales. Le Bureau du coordonnateur relève du Vice-président à la recherche, qui est aussi président du Comité consultatif spécial de la Commission sur le transport des handicapés. En plus d'études sur le nombre des personnes atteintes d'invalidité au Canada et sur leurs besoins en matière de transport, le Bureau du coordonnateur s'est occupé d'un certain nombre de questions.

Suite à une décision du CTCF d'élaborer des normes sur l'accès des voyageurs atteints d'invalidité au transport ferroviaire interurbain, le Bureau aide ce Comité à rédiger des normes qui deviendront des règlements.

Le Bureau participe aussi à l'élaboration des normes sur l'accessibilité au service d'autocars Roadcruiser de CN à Terre-Neuve et compte un représentant au sein des comités consultatifs et de gestion du Roadcruiser qui ont été créés en vue de surveiller la conception et l'élaboration d'un service d'autocars accessible aux contribuables de Terre-Neuve.

Le Bureau met la dernière main aux procédures administratives permettant de délivrer aux voyageurs ayant des besoins de transport spéciaux une carte d'identité qui serait acceptable à la fois aux transporteurs et aux personnes atteintes d'invalidité. Conjointement avec Transports Canada, il a publié un guide portant sur les différents modes de transport à l'intention de ces voyageurs.

En collaboration avec Transports Canada, le Bureau élabore des séances de formation par vidéo traitant des attitudes du personnel et des modes de traitement à accorder aux voyageurs atteints d'invalidité.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS

Yves Dubé, vice-président à la recherche

LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions ainsi que des Études des tarifs et de l'exploitation. Relevant du vice-président à la recherche, elle donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à la réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs et administre les programmes de subvention prévus par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

La Direction donne des avis techniques à Transports Canada dans le cadre d'études sur les politiques et initiatives liées aux problèmes des tarifs-marchandises intérieurs et internationaux.

La Direction surveille l'incidence de la déréglementation des transports aux États-Unis sur le trafic ferroviaire international des marchandises (Canada – États-Unis), les expéditeurs canadiens, les associations d'expéditeurs et les transporteurs, et soumet des analyses et des conseils en cette matière au Comité des transports par chemin de fer (CTCF).

En février 1985, la Direction a terminé ses résumés des témoignages qu'a reçus le CTCF au cours des audiences sur les incidences transfrontalières de la déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis. Ils ont été publiés à temps pour être étudiés par les parties désireuses de présenter des mémoires dans le cadre de l'enquête menée par le CTCF à la demande du ministre des Transports sur les incidences quant au trafic intérieur et portuaire de la déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis. Tout au cours des audiences qui se sont déroulées dans différentes régions du Canada en mars et en avril, le personnel de la Direction de l'exploitation et des tarifs a accordé son appui au CTCF et l'a aidé à préparer son rapport au Ministre, qui a été publié en juin. Les résumés des témoignages reçus au cours de l'enquête ont été préparés par le personnel de la Direction aux fins de publication.

En juillet, Transports Canada a publié l'énoncé de principe du Ministre intitulé *Aller sans entraves*, qui tenait compte de beaucoup de recommandations faites par le CTCF, afin d'obtenir la réaction du public, et le document a par la suite fait l'objet d'audiences au Comité permanent des transports de la Chambre des communes. À l'instar d'autres directions de la Commission, la Direction de l'exploitation et des tarifs a détaché du personnel auprès du comité parlementaire pour l'aider dans le cours des audiences et lors de la rédaction du rapport. Elle a également aidé la Commission à rédiger un mémoire au comité parlementaire et a commenté, comme le demandait ce dernier, certains aspects précis de l'énoncé de principe.

Au cours de l'année, la Direction a établi une meilleure liaison avec les agents supérieurs chargés de l'exploitation et des tarifs de l'Interstate Commerce Commission (ICC) des États-Unis pour mieux aider à la compréhension des différences entre les systèmes de réglementation du Canada et des États-Unis. La Direction a joué un rôle de premier plan cette année dans l'organisation de la deuxième réunion annuelle du CTCF avec le président et des agents supérieurs de l'ICC.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette Section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des

ponts et des tunnels internationaux sous réglementation fédérale sont établis, publiés et déposés conformément à la *Loi sur les chemins de fer*, à la *Loi sur les transports*, à la *Loi nationale sur les transports* (LNT), à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et aux règlements de la Commission.

Activités – Contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	1983	1984	1985
Total des tarifs-marchandises déposés par les chemins de fer	51 167	53 145	59 866
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	5 996	6 269	9 550
Total des tarifs-voyageurs déposés par les chemins de fer	121	979	533
Total des taux convenus déposés par les chemins de fer	650	638	746
Total des taux convenus en vigueur	176	184	189
Nombre d'expéditeurs appliquant les taux convenus en vigueur	1 480	1 479	1 464

Section du contrôle des subventions

Il incombe à cette Section d'exécuter le mandat administratif de la Commission qui lui est conféré par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*, la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* ainsi que par les règlements connexes qui autorisent le versement de subventions fédérales aux transporteurs pour l'acheminement de marchandises désignées dans la Région atlantique du Canada.

En 1985, la Section a commencé l'élaboration d'un programme visant à accélérer le traitement des réclamations déposées en vertu au Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Un certain nombre d'options nécessitant des modifications aux règlements en vigueur sont actuellement à l'étude. Le nouveau processus devrait être appliqué à plein régime en 1986.

Entre-temps, la Section a apporté des modifications à sa procédure, lesquelles ont permis de réduire l'arriéré des réclamations et le temps de traitement.

- *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*

Votée en 1927 à la suite des recommandations d'une Commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour l'acheminement de marchandises par chemin de fer à partir du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la partie du Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire géographique est désigné dans la Loi sous le nom de «territoire choisi». Après l'accession de Terre-Neuve au rang de province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre. Le Labrador n'en faisait toutefois pas partie.

Cette loi exige que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) maintienne des taux réduits pour tout le trafic intérieur en provenance de points situés dans le territoire choisi et acheminé vers des endroits situés au Canada à l'ouest de ce territoire.

Les autres transporteurs ferroviaires exploitant des lignes de chemin de fer dans le territoire choisi sont autorisés à se conformer aux taux réduits imposés à CN et, pour compenser ces réductions, tous les transporteurs reçoivent en retour, du gouvernement fédéral, un remboursement couvrant leurs pertes de revenu.

- *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

Cette loi, en vigueur depuis 1969, autorise une subvention fédérale aux expéditeurs de la Région atlantique en diminuant leurs frais de transport pour les mouvements de marchandises effectués entre des endroits situés dans le territoire choisi ou à partir de ce territoire.

L'article 3 de la Loi autorise le paiement de subventions aux camionneurs acheminant des marchandises à des endroits situés au Canada à l'ouest du territoire choisi. Ces subventions sont de même nature que celles reçues par les transporteurs ferroviaires en vertu des dispositions de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

L'article 6 de la Loi autorise le versement d'une subvention aux transporteurs désignés, à

l'intérieur du territoire choisi, pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables les expéditeurs ou destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou les autres transporteurs.

Le versement de subventions se fait conformément aux règlements établis par les décrets fédéraux et, à l'heure actuelle, il est prévu de faire des versements aux transporteurs acheminant le trafic vers l'ouest à partir de la région et en provenance ainsi qu'à destination de points situés dans le territoire choisi.

Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique régit les mouvements du trafic vers l'ouest et autorise des subventions spéciales aux compagnies de chemin de fer, aux compagnies de messageries ferroviaires et aux camionneurs pour le transport de marchandises désignées lorsque ces transporteurs ont appliqué les réductions tarifaires prescrites pour les mouvements en question.

Les mouvements intrarégionaux sont régis par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui autorise le versement de subventions aux compagnies ferroviaires, aux compagnies de messageries ferroviaires, aux camionneurs et aux transporteurs par eau pour l'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination d'un endroit situé dans le territoire choisi. Les transporteurs concernés ne peuvent réclamer cette subvention que lorsqu'ils ont appliqué les réductions tarifaires prescrites par le Règlement.

La Division s'occupe également de la vérification des réclamations présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'égard du transport de grain et de farine destinés à l'exportation.

- *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*

Cette loi, proclamée en 1983, prescrit les barèmes tarifaires annuels et les pourcentages des tarifs que doivent assumer le gouvernement fédéral et les expéditeurs de céréales. Les mouvements qui tombent sous le coup de la Loi incluent les céréales et les produits céréaliers de l'Ouest expédiés de cette région jusqu'à Thunder Bay ou Armstrong (Ont.) et le trafic d'exportation consigné aux ports de la Colombie-Britannique et de Churchill (Man.).

La Division veille à ce que les tarifs pertinents soient déposés et appliqués selon les dispositions de la Loi et les règlements de la Commission régissant les taux et les tarifs.

En 1985, la Direction a participé à l'établissement du barème tarifaire annuel prescrit par ordonnance et devant s'appliquer à la campagne agricole 1985-1986, et elle a veillé à ce que les tarifs soient déposés en conformité avec ce barème.

Conformément aux dispositions portant sur les paiements aux transporteurs, que renferment les articles 55 et 58 de la Loi ainsi que les règlements connexes, la Division est chargée d'effectuer des vérifications sur le terrain des mouvements qui ne sont pas contrôlés par le Conseil canadien des grains ainsi que de secteurs spéciaux faisant problème. Les résultats des quatre vérifications effectuées en 1985 ont été communiqués à la Direction de l'analyse économique des chemins de fer du CTCF.

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Cette Division procède à des recherches et à des analyses destinées à aider les comités et les directions de la CCT dans l'exercice des fonctions qui leur sont dévolues. La Division répond aussi aux demandes des autres ministères fédéraux et provinciaux, des administrations municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette Section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient être jugés préjudiciables à l'intérêt public.

En décembre 1984, le CTCF a été avisé, conformément à l'article 45 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, que la Northern Sales Company Limited et la Cargill Grain avaient conclu avec CN un accord en vue d'une réduction tarifaire pour le chargement de fin de semaine de certaines céréales provenant de points d'origine bien précis de l'Ouest du Canada. En mars 1985, le Comité a tenu à Winnipeg, Calgary et Saskatoon des audiences publiques sur les incidences de cet accord. À la conclusion de l'audience, à Saskatoon, CN a retiré sa proposition de réduction tarifaire parce qu'il ne voulait pas divulguer les économies que

cela lui aurait permis de réaliser. Le personnel de la Section a participé à ces audiences.

Par suite de la décision du Comité de révision de réouvrir l'enquête sur l'affaire Crown Zellerbach, en vertu de l'article 23 de la LNT, concernant le transport des copeaux de bois depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à la région de Vancouver, un membre du personnel de la Section a été chargé d'instruire l'enquête, en vertu de l'article 81 de cette même loi. En mai 1985, un rapport final a été remis aux parties touchées pour qu'elles formulent leurs observations. Le Comité de révision devrait rendre sa décision définitive très bientôt.

Le personnel de la Section a participé à l'enquête du CTCF sur les manoeuvres inter-services. Il a notamment rédigé un rapport qui a été publié en avril et élaboré un avant-projet de réforme du règlement en vigueur sur ces manoeuvres, qui a été remis aux intéressés en novembre pour qu'ils formulent leurs observations.

Dans un dossier connexe, Gulf Canada Products Company a demandé, en vertu de l'article 23 de la LNT, l'autorisation d'en appeler du nouveau tarif de manoeuvres inter-services de CN à Montréal-Est, publié par suite de l'ordonnance du CTCF de 1984 qui ordonnait à la société de rendre son tarif compensatoire. La Section a enquêté sur la requête, et, en mars 1985, le CTCF a refusé d'autoriser Gulf à interjeter appel.

Au cours de l'année, la Section a étudié une requête en modification de l'ordonnance générale de la Commission relative au trafic ferroviaire. La requérante, soit VIA Rail Canada Inc., demandait une modification de l'ordonnance qui précise les personnes auxquelles la société ferroviaire peut donner des laissez-passer pour le transport. La requête ayant été acceptée, une modification de l'ordonnance générale a été préparée.

Le personnel de la Section a également participé aux audiences publiques convoquées par le CTCF pour déterminer si certaines commissions versées par CN Europe à Cast Containers S.A. constituaient des rabais et étaient par conséquent contraires à l'article 380 de la *Loi sur les chemins de fer*. Dans sa décision rendue en janvier, le CTCF a conclu qu'il n'autoriserait pas de poursuites contre CN. Le Comité a fait remarquer que puisque les versements de commission avaient cessé en 1981, il serait trop tard pour intenter toute poursuite au criminel dans cette affaire. Le CTCF a également conclu que, bien que pour des raisons commerciales il puisse être nécessaire de verser une commission pour services assurés, ces raisons ne devraient pas exclure l'application de l'article 380 de la Loi.

Suite à la décision rendue par le CTCF en 1983 refusant à la province de Terre-Neuve et du Labrador l'autorisation d'en appeler, dans sa requête en vertu de l'article 23 de la LNT, des tarifs-marchandises s'appliquant aux céréales fourragères et à la farine, la Section a continué son étude du rapport coûts-tarif pour les mouvements de céréales fourragères et de produits connexes à destination des provinces de l'Atlantique et de Terre-Neuve.

La Section a également effectue une analyse de la documentation afférente à la requête présentée par CN au CTCF pour que ce dernier ordonne l'augmentation de la compensation versée à CN par la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company pour son droit de passage sur la voie ferrée de CN reliant Welland et Port Colborne (Ont.). La décision du CTCF de rejeter l'application a été publiée le 7 octobre.

Par suite d'une décision du Comité de révision d'ordonner au CTCF de revoir sa décision et son ordonnance de 1984 refusant la requête présentée par le Vancouver Island E&N Steering Committee, le personnel du Comité a participé à une audience publique convoquée en vertu de l'article 19 de la LNT et qui s'est déroulée à Vancouver (C.-B.) les 4 et 5 juin. Le CTCF a aussi été saisi de deux requêtes en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* au sujet du tarif-voyageurs minimal actuel de 5 dollars qui s'applique sur l'île de Vancouver, et il les a entendues à la même occasion. En novembre, il a rendu une décision dans laquelle il rejetait les deux requêtes en vertu de l'article 281 et ordonnait que la décision contestée soit maintenue.

La Chamber of Shipping of British Columbia a par ailleurs déposé auprès du CTCF une plainte au sujet du tarif s'appliquant aux cubes de luzerne acheminés en conteneurs depuis les usines de conditionnement de l'Alberta jusqu'à Vancouver aux fins d'exportation et dans laquelle elle alléguait qu'une remise illégale était accordée à ses concurrents. La question est encore à l'étude au CTCF.

Un groupe de citoyens de la région de Montréal a demandé au CTCF d'intervenir dans le cas d'une majoration tarifaire annoncée par CN pour le trajet entre Montréal et Saint-Hilaire (Qc).

Dans sa requête, le groupe demandait à la Commission de surseoir à l'augmentation jusqu'à ce que soient connus les résultats des négociations en cours au sujet des subventions destinées au service et mettant en jeu les gouvernements fédéral et provincial. Le Comité a rejeté la demande de report.

Le personnel de la Direction de l'exploitation et des tarifs a fourni son appui au CTCF lors de l'audience et de la décision de celui-ci au sujet du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer dans les zones portuaires de Vancouver et de Victoria (C.-B.). Les audiences, qui se sont déroulées dans ces deux villes entre le 19 et le 27 mars, portaient sur des projets de détournement de certains acheminements dangereux passant par le centre de Vancouver Le 30 septembre, le Comité des transports par chemin de fer a publié son plan privilégié pour ce trafic.

Le personnel de la Direction a également participé à la poursuite des audiences du CTCF sur la méthode d'attribution des coûts s'appliquant au service de conteneurs de CN à Terre-Neuve. L'audience faisait suite à une plainte présentée en 1983 par Atlantic Container Express selon laquelle les tarifs de conteneurs de CN à Terre-Neuve n'étaient pas compensatoires. L'audience a été suspendue en vertu d'un décret du Conseil privé jusqu'à l'audition d'un appel au sujet de l'ordonnance du CTCF obligeant la société ferroviaire à divulguer des renseignements en matière de coûts et de commercialisation.

Section des études des tarifs

Cette Section s'occupe principalement d'analyser, de vérifier et de documenter les tarifs de marchandises et de voyageurs et de rédiger des rapports à ce sujet. Ces documents seront utilisés dans le cadre d'études sur l'industrie et d'enquêtes internes sur les requêtes et les plaintes effectuées par la Direction de l'exploitation et des tarifs.

La Section a pris part à l'établissement de l'ordonnance annuelle, destinée à l'approbation du CTCF, prescrivant les taux compensatoires minimaux pour le transport de produits du colza Canola, conformément au décret CP 1976-894.

Le personnel de la Section a également analysé une requête présentée par Gainers Inc. en vertu de l'article 45 de la LNT en vue d'obtenir une déclaration au sujet des taux légaux s'appliquant aux carcasses suspendues et acheminées par chemin de fer depuis Lethbridge (Alb.) jusqu'à des points de destination dans l'Est du Canada. Le CTCF a publié une ordonnance favorable à Gainers Inc., et CP Rail a demandé l'autorisation, en vertu de l'article 63 de la LNT, d'interjeter appel et de demander l'examen et l'abrogation de l'ordonnance. À la fin de 1985, l'appel était encore à l'étude.

Les employés de la Section ont participé à la mise en oeuvre d'un système de vérification sur le terrain des paiements effectués aux chemins de fer en vertu de l'article 55 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Ils ont également continué de surveiller les différentes modifications déposées auprès de la Commission en vertu de la Loi.

Au cours de l'année, le personnel de la Section a fait enquête sur de nombreuses plaintes au sujet de questions relatives aux tarifs-voyageurs et aux tarifs-marchandises, et il a aidé d'autres employés de la Division au sujet de questions liées à des modifications proposées aux ordonnances générales de la CCT.

Il a également participé à l'analyse des mémoires reçus par le CTCF des transporteurs ferroviaires, des expéditeurs canadiens et des associations d'expéditeurs au sujet de l'incidence sur le trafic ferroviaire international (Canada – États-Unis) de la déréglementation aux États-Unis.

Section des études de l'exploitation

En 1985, cette Section s'est occupée principalement de déterminer les niveaux minimums des taux compensatoires applicables aux produits du colza Canola; de coordonner les vérifications sur place du programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique; de participer à une audience sur le service d'autocars Roadcruiser relative à un dépôt de tarif; d'étudier la circulation et les modèles de transport ainsi que leurs incidences; et enfin, de créer une banque de données sur la circulation, de la tenir à jour et d'en faire usage.

À la suite du décret CP 1976-894, la Section des études de l'exploitation a rédigé dix ordonnances supplémentaires à celle de décembre 1984 prescrivant les niveaux minimums des taux compensatoires du mouvement des produits du colza Canola en 1985; ces ordonnances seront émises par le CTCF. Le personnel a aussi revu les statistiques sur le trafic et a par la suite rédigé l'ordonnance prescrivant les niveaux des taux de 1986 qui seront soumis à l'approbation du CTCF. Il

a préparé une décision, approuvée et rendue publique par le CTCF en décembre, accordant une demande de rajustement de certains taux prescrits pour le colza Canola. Il a également fourni à des consultants chargés d'examiner la question du taux compensatoire minimal des données sur les taux et le trafic pour certains mouvements pertinents au cours des cinq dernières années.

De concert avec la Section du contrôle des subventions et avec l'aide de la Section des études des tarifs, le personnel de la Section a coordonné, en 1985, les vérifications sur place de 28 transporteurs participant au programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

En 1985, le personnel de la Section a pris part à une audience du Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) au sujet du tarif-voyageurs déposé en vertu de l'article 40 de la LNT par le service d'autocars Roadcruiser de TerraTransport à Terre-Neuve. Le tarif, qui représentait une hausse de 9 pour cent à compter du 1er juillet 1985, avait été suspendu par le CTVM jusqu'à achèvement d'une enquête. Ce dernier étudie actuellement un projet de décision rédigé par le personnel.

La banque de données de la Section expose en détail et sur plusieurs années les mouvements ferroviaires au Canada et aux États-Unis ainsi que les mouvements ferroviaires, routiers et maritimes subventionnés dans les provinces de l'Atlantique. Elle a été consultée 40 fois par différents organismes fédéraux, provinciaux et privés. Les données ont principalement servi lors de plaintes, de requêtes et d'études au sein de la Commission même, par exemple celles reliées à la *Staggers Rail Act* de 1980 et à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. De plus, la Commission a publié trois des six documents rédigés à partir de données sur le volume des denrées acheminé entre 1981 et 1983 inclusivement. La Section poursuit ses travaux de perfectionnement et d'expansion de la banque de données en mettant l'accent cette année sur le trafic intermodal.

Le personnel a continué de tenir le Code d'emplacement des points types, système qui sert à cerner les points de navigation canadiens et qui est utilisé par l'industrie canadienne des transports.

Il a également mené une enquête au sujet d'une plainte officieuse présentée par un consignataire alléguant que des expéditions de céréales du Sud-Ouest de l'Ontario à un concurrent ne se sont pas faites conformément aux dispositions tarifaires. Un rapport faisant état des constatations de l'enquête sera communiqué aux intéressés pour qu'ils fassent connaître leurs observations.

Par suite d'un examen par le CTCF de la méthode utilisée pour déterminer les taux compensatoires pour les expéditions «At and East» de céréales et de farine, le personnel de la Section a rédigé un rapport où est énoncée la méthode utilisée.

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

Appels tranchés en 1985

Burnstick *et al.* et bande des Indiens Paul c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-366
A-392-84
A-393-84

Ces appels, dont les rapports annuels de 1983 et 1984 de la CCT font mention, concernent les ordonnances n^os^ R-35480 et R-35611 dans lesquelles le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) autorise la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) à construire une deuxième voie principale qui croiserait une réserve de route non ouverte dans le village de Kapasiwin (Alb.). Ce village est situé sur des terres détenues par le ministère des Affaires indiennes et du Nord au profit et à l'usage de la bande des Indiens Paul.

Dans les deux appels, la question en litige est de savoir si la CCT avait la compétence de rendre les ordonnances en question en vertu des articles 196 et 197 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le 12 juillet 1985, la Cour d'appel fédérale a statué dans une décision unanime que les deux ordonnances devaient être annulées et que le CTCF devait étudier à nouveau la requête de CN après avoir mené une enquête et entendu la preuve pour décider si les zones où la compagnie demande l'autorisation de construire une deuxième voie principale sont bien des voies publiques au sens de l'article 196 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le CTCF a publié un avis le 27 novembre 1985 pour annoncer qu'il tiendrait une audience publique à Stony Plain (Alb.) à partir du 7 janvier 1986.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers A-820-83
83-A-317

Les rapports annuels de 1983 et de 1984 de la CCT faisaient mention de cette affaire. Il s'agit d'un appel interjeté par Canadien Pacifique Limitée de l'ordonnance n° R-34836 rendue le 28 janvier 1983 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF). Au moment d'accorder l'autorisation d'interjeter appel, la Cour a joint à la requête de CP Ltée une requête de révision en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Aux termes de l'ordonnance n° R-34836, le CTCF ordonnait à CP Ltée de capitaliser le coût des travaux effectués par la compagnie dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives au cours de 1982 et des années subséquentes, si ce coût dépassait 100 000 dollars ou 10 pour cent du coût d'une nouvelle locomotive du même type et de la même classe. Cette directive découlait de l'article 1307 de la Classification uniforme des comptes des sociétés ferroviaires, lequel confère au CTCF le pouvoir d'ordonner à un transporteur d'utiliser des minimums autres que ceux établis à l'article 1307.

Le principal motif d'appel invoqué par CP Ltée était que les dispositions de l'ordonnance n° R-34836 dépassaient les pouvoirs et la compétence du CTCF.

Le 27 juin 1985, la Cour d'appel fédérale a annulé l'ordonnance n° R-34836 du CTCF pour la raison que le pouvoir conféré au CTCF d'établir cette ordonnance provenait de l'ordonnance n° R-32999, annulée elle aussi parce qu'elle avait été rendue sous la forme d'un règlement qui, pour être valide, aurait dû être adopté par la CCT et non par un de ses comités.

CN c. la CCT, Prince Rupert Grain Ltd. et Ridley Grain Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-332

À la suite d'une audience publique, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a rendu l'ordonnance n° WDR 1983-00246 le 21 décembre 1983 (depuis modifiée par l'ordonnance n° WDR 1984-00030 du 15 mars 1984) dans laquelle il ordonnait à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) de prendre les mesures suivantes :

1. fournir des installations acceptables qui serviront d'aménagement suffisant et

approprié pour le trafic au terminus céréalier à l'île Ridley;

2. acquérir des servitudes foncières en vue de la construction du faisceau de réception et d'expédition; et

3. fournir des installations acceptables pour la mise en place des wagons sur les voies de déchargement de Prince Rupert Grain Ltd. et de Ridley Grain Ltd. et pour le retrait des wagons vides des voies de transbordement de ces compagnies en vue de les renvoyer au faisceau de réception et d'expédition.

CN a demandé l'autorisation d'interjeter appel de ladite ordonnance (qui a été confirmée par le Comité de révision le 30 avril 1985) en avançant que la CCT avait commis des erreurs de droit et de compétence.

La Cour d'appel fédérale a rejeté la requête déposée par CN en autorisation d'interjeter appel de la décision du CTCF et elle a également refusé d'accorder une prolongation pour le dépôt d'une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision du Comité de révision.

CP Ltée c. la CCT
CN c. la CCT

Cour fédérale du Canada
Dossiers T-603-85 (CP)
T-842-85 (CN)

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et Canadien Pacifique Limitée ont déposé des requêtes en vertu de l'article 18 de la *Loi sur la Cour fédérale* en vue d'obtenir un bref de *certiorari* pour casser la décision n° WDR 1985-02 rendue par la CCT le 8 février 1985 et aussi un bref de prohibition contre la Commission pour l'interdire d'étudier la requête déposée par la ville de Regina en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* (LDLCCF) en autorisation de déplacer certaines installations appartenant à CN et à CP Ltée et exploitées par VIA Rail Canada Inc.

Dans les ordonnances rendues le 7 mai 1985, la Cour ordonnait que les requêtes de CN et de CP Ltée soient entendues ensemble.

CN et CP Ltée ont avancé que la Commission avait dépassé les limites de sa compétence pour les raisons suivantes :

1. La requête de la ville de Regina n'est pas conforme au paragraphe 3(1) de la LDLCCF et, par conséquent, la CCT n'a pas pu faire le calcul prescrit au paragraphe 5(1).

2. L'alinéa 3(5)*a)* de la LDLCCF n'a pas été respecte.

3. La CCT ne s'est pas assurée que le paragraphe 5(1) de la LDLCCF avait été respecté.

La ville de Regina a allégué que toutes les exigences énoncées aux articles 3 et 4 de la LDLCCF avaient été remplies. Elle a ajouté que ladite loi n'exige ni expressément ni implicitement qu'un plan d'aménagement urbain ou un plan de transport accomplisse l'intention à long terme d'un requérant relativement au déplacement d'un chemin de fer ou qu'il est interdit de déposer des requêtes par étapes en vue du déplacement d'un chemin de fer.

La ville de Regina a également avancé que les exigences de l'article 4 avaient été remplies par le plan de financement déposé auprès de la CCT et que, de toute façon, la Commission n'était pas restreinte à l'étude de ce plan pour calculer les coûts nets du déplacement d'un chemin de fer, puisqu'elle formulera son opinion après avoir tenu une enquête conformément au paragraphe 5(2) de la LDLCCF.

La Cour a entendu les requêtes de CN et de CP Ltée le 17 octobre 1985 et, le 22 novembre suivant, elle les a rejetées avec dépens.

Appels rejetés

Syndicat national des cultivateurs c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers A-384-84
A-790-84

Le 1er juin 1984, la Cour a autorisé le Syndicat national des cultivateurs à interjeter appel de la décision rendue le 7 mars 1984, dans laquelle le Comité de révision confirmait les ordonnances nos R-35927 et R-35928 délivrées par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF), en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. L'appellante allègue que cette loi n'autorise pas le dépôt de tarifs après le 1er novembre 1983 pour la période du 1er janvier

au 31 juillet 1984, et que le CTCF n'avait donc pas le pouvoir d'autoriser les sociétés ferroviaires à déposer leurs tarifs après le 1er novembre 1983.

Le 28 juin 1985, la Cour a rejeté l'appel et certifié, en vertu du paragraphe 64(5) de la *Loi nationale sur les transports*, que la CCT n'avait pas commis une erreur de droit dans sa décision nº 1984-02 datée du 7 mars 1984 en décidant que le tarif CFAW 4310 déposé et publié le 29 novembre 1983 constituait le fondement juridique des ordonnances nos R-35927 et R-35928.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers A-258-85
84-A-354

Le 30 octobre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a demandé que certains renseignements fournis par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) au sujet du marketing et de l'établissement des coûts soient communiqués à huis clos aux parties intéressées, sous réserve de certaines conditions.

CN a allégué que le CTCF avait commis une erreur de droit :

1. en adoptant cette procédure, car la requérante s'est vu refuser les droits qui lui sont conférés à l'article 7 de la *Loi constitutionnelle* de 1982, édictée par la *Canada Act* de 1982 (U.K.), chap. 11, et

2. en négligeant d'adopter une procédure à huis clos appropriée pour mettre à l'essai les preuves de la requérante relatives au marketing et à l'établissement des coûts, procédure qui protégerait la requérante contre les dommages directs qu'elle pourrait subir si ces renseignements étaient communiqués à ses concurrents.

Atlantic Container Express Inc., l'une des parties aux procédures qui ont donné lieu à la requête en autorisation d'interjeter appel, a avancé que la CCT avait exercé le pouvoir de discrétion que lui confère la règle 15(13) de ses Règles générales et que la question de la divulgation de renseignements sur l'établissement des coûts et de toute autre information confidentielle relève du pouvoir discrétionnaire de la CCT, conformément à l'article 331 de la *Loi sur les chemins de fer*. En choisissant cette façon de procéder, la CCT a affirmé qu'elle adoptait la méthode du Tribunal antidumping, laquelle n'a pas été désapprouvée par la Cour fédérale.

Le 19 juin 1985, la Cour d'appel fédérale a rejeté l'appel en réfutant les allégations de CN et en statuant qu'il n'y avait eu aucune violation des règles de justice naturelle ou fondamentale.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-315

Le 23 avril 1984, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 23 mars 1984 et dans laquelle certains embranchements ou tronçons étaient désignés tributaires du transport du grain pour la campagne agricole 1984-1985. CN avançait que le CTCF avait commis une erreur en négligeant d'inclure certains embranchements tributaires du transport du grain, aux termes du paragraphe 40(1) de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Le 27 mars 1985, la Cour a rejeté la requête.

Appels retirés

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-308
A-741-84

Le 26 avril 1984, la Cour a autorisé Canadien Pacifique Limitée à interjeter appel de la décision et de l'ordonnance qu'avait rendues le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 26 janvier 1984 en vertu de l'article 52 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO). Après avoir étudié une plainte dans laquelle la Continental Grain Company (Canada) Ltd. contestait un tarif déposé par CP Ltée, le CTCF a ordonné à cette dernière de modifier ledit tarif.

CP Ltée a allégué que les Règles générales de la Commission auraient dû être appliquées en même temps que l'article 52 de la LTGO et que le Comité avait enfreint les règles de justice naturelle en négligeant de le faire. La compagnie a ajouté que

la surestarie ne constitue pas un taux pour le mouvement du grain au sens de la Partie II de la LTGO et que la CCT a commis une erreur de droit ou de compétence en ayant conclu le contraire.

Le 25 juin 1985, CP Ltée a avisé le CTCF qu'elle se désistait de l'appel.

Loomis Courier Service Ltd. c. Federal Express Co.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-380
A-443-84

L'affaire, mentionnée dans les rapports annuels de 1983 et de 1984 de la CCT, découle de la décision n° 7700 rendue par le Comité des transports aériens (CTA) le 25 octobre 1983 et qui modifiait le permis de Federal Express Co. en lui permettant d'étendre son service aérien commercial transfrontalier. L'appellante, la compagnie de courrier Loomis Courier Service Ltd., a allégué que le CTA avait mal interprété le critère de la commodité et des besoins du public énoncé au paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique* et qu'à son avis, toute requête en modification doit démontrer que la commodité et les besoins du public seront l'un et l'autre servis. Elle a ajouté que la décision ne reposait sur aucune preuve. L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 23 février 1984.

En octobre 1985, l'appellante a fait savoir qu'elle se désistait de l'appel.

Arctic Grain Ltd. c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-334
A-1384-83

Les rapports annuels de 1983 et 1984 de la CCT font mention de cette cause qui vise l'ordonnance n° R-34908 rendue le 28 février 1983 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF). Cette ordonnance ordonnait à CN de continuer à desservir, conformément à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, les installations de la Continental Grain Co. (Canada) Ltd. à Prince Rupert (C.-B.) ainsi que celles de Arctic Grain Ltd. à Prince Rupert (C.-B.) et à Churchill (Man.). Arctic Grain Ltd. a reçu l'autorisation d'en appeler de ladite ordonnance le 9 septembre 1983. L'appellante alléguait que le CTCF avait commis une erreur de droit en ayant déterminé que les criblures granulées n'étaient pas du grain et en ayant refusé d'exercer le pouvoir que lui confère l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* d'enquêter sur l'exigence injuste imposée aux exportateurs de criblures.

Le 1er mars 1985, l'appellante se désistait de l'appel.

Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers A-1381-83
83-A-330

Il s'agit d'un appel de l'ordonnance n° R-34908 du Comité des transports par chemin de fer rendue le 28 février 1983. Cette ordonnance portait sur un litige entre la Continental Grain Company (Canada) Ltd. et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) au sujet de la responsabilité de l'expéditeur pour la prise en charge des surestaries applicables aux exportations de criblures de grain ainsi que de la décision de la compagnie ferroviaire de refuser certains services de déchargement à la Continental tant que cette dernière ne garantirait pas le paiement des surestaries. Le 9 septembre 1983, la Cour a autorisé la Continental à interjeter appel de ladite ordonnance qui enjoignait à CN de continuer à desservir la Continental conformément à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* et l'autorisait à continuer d'imposer des surestaries.

La Continental a fait valoir que le décret CP 1959-569 et l'ordonnance n° 99781 de l'ancienne Commission exemptaient des frais de surestaries le grain, y compris les criblures, destiné à l'exportation et entreposé dans des élévateurs publics et semi-publics. Elle a donc conclu que la Commission avait commis une erreur de droit en ayant décidé que les criblures granulées ne constituaient pas du grain.

Le 29 janvier 1985, l'appellante se désistait de l'appel.

Appels en instance

CP Ltée c. la CCT, la ville de Toronto et *al.*

Cour suprême du Canada
Dossiers 83-A-340
A-1471-83

En novembre 1982, Canadien Pacifique Limitée a démoli et enlevé un de ses bâtiments connu sous le nom de la gare de Toronto-Ouest.

Le Comité des transports par chemin de fer a tenu une audience publique et, dans sa décision du 28 avril 1983, il a statué qu'il avait compétence en la matière et que CP Ltée avait enlevé la gare sans avoir reçu l'autorisation préalable du Comité. CP Ltée en a appelé de cette décision devant la Cour d'appel fédérale, avançant que le Comité avait commis une erreur en ayant décidé que cette approbation préalable était nécessaire.

Le 10 janvier 1985, CP Ltée a présenté devant la Cour suprême du Canada une requête en autorisation d'interjeter appel du jugement de la Cour d'appel fédérale rendu le 18 décembre 1984, pour le motif que cette dernière avait commis deux erreurs, la première étant de refuser de trancher les questions de droit et de compétence soulevées dans l'appel de la décision de la CCT datée du 28 avril 1983, et la deuxième, de n'avoir formulé aucune opinion significative au sujet d'une question quelconque de droit ou de compétence.

Cette cause sera entendue en février 1986.

Transports Spéribel Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 82-A-332
A-98-83

Le 6 décembre 1982, la Cour a autorisé Transports Spéribel Inc. à interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur le 18 décembre 1981 qui rejetait certaines demandes de subventions déposées par Spéribel au motif que cette dernière ne détenait pas, de la Commission des transports du Québec, le permis requis pour effectuer le transport des marchandises pour lesquelles elle avait déposé lesdites demandes de subventions. Spéribel était effectivement détentrice d'un certificat émis en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et du Règlement connexe la rendant admissible à recevoir, sous réserve de certaines conditions, des subventions pour l'exploitation de ses services de camionnage.

Spéribel soutenait qu'il appartenait aux autorités provinciales, et non à la CCT, de se prononcer sur la portée d'un permis de transport détenu par un transporteur certifié en vertu de la Loi fédérale. Elle a fait valoir qu'un jugement de la Cour des sessions de la paix (tribunal provincial de juridiction criminelle), déclarant la compagnie non coupable de ne pas détenir le permis requis pour les services de transport qu'elle effectuait, constituait une expression d'approbation suffisante de la part des autorités provinciales quant à la portée dudit permis. Spéribel concluait donc que la Commission avait mal interprété la Loi en décidant que le permis de transport de Spéribel ne l'autorisait pas à effectuer les mouvements de marchandises pour lesquels elle réclamait des subventions.

Il n'y a eu aucun développement dans cette affaire depuis le 21 avril 1983.

Conseil municipal du canton de Nakina c. CN

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-358

En septembre 1985, le conseil municipal du canton de Nakina a déposé une requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 16 août 1985, plus précisément de l'ordonnance n° R-38414.

Le CTCF a mené une enquête sur les modifications projetées par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) à l'exploitation ferroviaire du service de train de marchandises offert entre Nakina et Armstrong (Ont.), et il a découvert que les modifications prévues à Nakina visaient le déplacement, la fermeture ou l'abandon de la gare à cet endroit, ce qui entraînerait le déplacement d'employés.

L'appellante demande l'autorisation d'en appeler de la décision dans laquelle le CTCF affirme que la question des répercussions d'un service direct sur le canton de Nakina ne relève pas de sa compétence, aux termes de l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*.

CN fait valoir que lorsque la loi confère le pouvoir d'accorder des autorisations sans toutefois préciser les limites ou les lignes directrices régissant l'exercice de ce pouvoir, la décision d'accorder une autorisation et les facteurs y afférents deviennent discrétionnaires. CN ajoute que la décision du CTCF n'était ni déraisonnable ni irréfléchie, et que personne ne devrait se mêler à cette affaire.

La CCT est récemment devenue une partie au litige.

CP Ltée c. VIA Rail Canada Inc. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-359

En 1978, Canadien Pacifique Limitée et VIA Rail Canada Inc. ont conclu un accord faisant état des conditions (y compris celles visant les indemnités) aux termes desquelles l'appellante assurerait certains services à VIA Rail dans le cadre de l'exploitation de services voyageurs ferroviaires. Une des clauses prévoyait que tout différend qui découlerait de l'accord devait être réglé par voie d'arbitrage. Nonobstant ces dispositions, CP Ltée estime que le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) s'est attribué la compétence réservée à l'arbitre en rendant sa décision du 27 août 1985. C'est pourquoi CP Ltée a demandé, en octobre 1985, l'autorisation d'interjeter appel de cette décision pour le motif que le CTCF avait commis une erreur de droit ou de compétence en ce que la CCT, ayant été créée par la loi, n'a pas le pouvoir, ni par compétence inhérente ni par autorisation du Parlement, de statuer sur une réclamation civile ou contractuelle concernant deux parties.

CP Ltée a ajouté que dans l'accord à l'égard duquel le CTCF avait tenté d'interpréter les droits des parties, la compétence est conférée à un arbitre devant être nommé selon les conditions de l'accord et non conférée au CTCF.

Le 29 novembre, l'appellante, soit CP Ltée, a reçu l'autorisation d'interjeter appel de la décision rendue par le CTCF le 27 août 1985.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-366

Canadien Pacifique Limitée a déposé en octobre 1985 une requête en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-38529 rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 2 octobre 1985. Selon CP Ltée, cette ordonnance dépasse les pouvoirs du CTCF en ce qu'elle est rédigée de la même façon que l'ordonnance n° R-34836 que la Cour d'appel fédérale a annulée le 27 juin 1985 parce qu'elle ressemblait à un règlement et, par le fait même, dépassait la compétence du CTCF. En effet, seule la CCT a le pouvoir d'édicter des règlements.

CP Ltée a ajouté que même si l'ordonnance n° R-34836 était valable, l'article 328 de la *Loi sur les chemins de fer*, prétendue source de pouvoir pour l'adoption de l'ordonnance n° R-38529 du CTCF et de l'ordonnance n° 1985-CCT-7 de la Commission, ne donne pas expressément le droit d'exercer de façon rétroactive le pouvoir qu'il confère.

L'appellante a également avancé que l'ordonnance n° 1985-CCT-7 du 17 septembre 1985, dans laquelle la CCT cherche à adopter et à mettre en application une Classification uniforme des comptes, n'est pas valable en ce qu'elle est trop ambiguë, vague et sans effet, et elle ne se conforme pas aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*.

La requête en autorisation d'interjeter appel n'avait pas encore été entendue par la Cour d'appel fédérale au 16 décembre 1985.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-369

Le 15 novembre 1985, Canadien Pacifique Limitée a demandé l'autorisation d'en appeler d'une décision rendue par le Comité de révision le 16 octobre 1985 pour le motif que la CCT avait commis les trois erreurs suivantes :

1. Elle n'a pas étudié à fond la requête en révision datée du 28 juin 1985, comme lui prescrit de le faire l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, et elle a déclaré que les questions soulevées dans ladite

requête ne sont pas visées par les motifs de révision prévus à l'article 63 de cette loi.

2. Elle a statué que le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas commis une erreur en ordonnant à la requérante de faire refroidir l'eau potable à une température de 42°F ou moins.

3. Elle n'a ni révisé ni annulé l'ordonnance concernant l'eau potable et elle a fondé sa décision ou son ordonnance sur une conclusion de fait erronée à laquelle elle est arrivée avec entêtement et caprice, sans étudier les documents qui lui avaient été présentés.

Cette requête n'a pas encore été entendue.

CP Ltée c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-358

L'appellante, Canadien Pacifique Limitée, fait valoir que dans l'ordonnance n° R-37470 du 15 novembre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en statuant que les taux spéciaux de manoeuvre inter-service doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu du paragraphe 276 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon CP Ltée, cette décision va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*. L'appellante avance également que le CTCF a commis une erreur en ne voyant pas que l'ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que même si cette ordonnance générale ne visait pas Montréal-Est, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manoeuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada soutient que l'appellante n'a pas réussi à se monter une cause défendable, et elle a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la CCT ne s'est pas prononcée.

L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 1er mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP Ltée a déposé son avis d'appel dans lequel elle ajoutait que le CTCF avait commis une erreur de droit en n'ayant pas conclu que le Règlement sur la manoeuvre inter-service de trafic-marchandises, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs.

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-301
A-508-84

Le 20 janvier 1984, Canadien Pacifique Limitée a déposé, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, un avis de requête en autorisation d'interjeter appel de la décision et de l'ordonnance n° R-36012 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) qui, entre autres, ordonnait à CP Ltée d'élaborer et de soumettre au CTCF, avant le 30 juin 1984, un plan visant la suppression ou la cessation progressive de l'acheminement de marchandises dangereuses dans la région portuaire de Vancouver, avant le 1er janvier 1986. L'appel porte sur une erreur commise dans la décision et l'ordonnance sur une question de droit ou de compétence. L'appellante fait valoir en effet que la CCT n'a pas le pouvoir d'ordonner à une société ferroviaire de cesser d'utiliser la totalité ou une partie de ses installations légalement autorisées. CP Ltée affirme que la loi et le droit commun lui confèrent le pouvoir de gérer et d'exploiter ses chemins de fer et que la CCT n'a qu'un pouvoir réglementaire et curatif. L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 2 avril 1984.

L'affaire était encore en instance à la fin de 1985.

CP Ltée c. la CCT et Columbia Containers Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-342
A-1203-83

Dans sa décision du 14 avril 1983, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) ordonnait à Canadien Pacifique Limitée de modifier ses tarifs de surestarie et accordait à Columbia Containers Ltd. une franchise illimitée à l'égard de l'utilisation des wagons pour certains grains figurant à l'annexe I de la *Loi sur les grains du Canada*.

CP Ltée a fait valoir que la CCT n'avait ni la compétence ni l'autorisation statutaire d'ordonner que Columbia jouisse d'une franchise illimitée pour l'utilisation des wagons. La question principale porte sur l'interprétation du décret CP 1959-569, qui suspendait certains frais de surestarie, et aussi de l'ordonnance n° 97881 de l'ancienne Commission, qui limitait la suspension des surestaries imposées pour le grain entreposé dans les élévateurs terminus publics et semi-publics.

CP Ltée soutient également que la différence de traitement entre les élévateurs terminus titulaires de permis et Columbia ne créait pas, ni ne pouvait créer, un désavantage indu ou déraisonnable, comme il est prévu au paragraphe 23(3) de la *Loi nationale sur les transports*, étant donné que la distinction entre les frais a été établie par le décret et l'ordonnance précités.

En vertu de l'autorisation d'interjeter appel reçue de la Cour d'appel fédérale le 5 août 1983, CP Ltée a porté en appel la décision rendue par le CTCF le 14 avril 1983. Il reste maintenant à plaider la cause devant la Cour fédérale.

CN c. la CCT et la Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-311
A-806-84

Le rapport annuel de 1984 de la CCT faisait mention de cet appel de la décision du 26 janvier 1984 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF). La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, dont la requête a été appuyée par Canadien Pacifique Limitée, formule les points suivants :

1. Le CTCF a commis une erreur en décidant que l'application des règles du Canadian Car Demurrage Bureau au tarif CFAW 4310 CTC (F) 1032 violait les dispositions de la Partie II de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO).

2. Le CTCF a commis une erreur en acceptant la requête initiale que l'intimée, en l'occurence la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO, et il a violé une règle de justice naturelle en n'accordant pas à la requérante un délai suffisant dans les deux cas, contrairement aux dispositions des Règles générales de la CCT.

3. Le CTCF a commis une erreur en tranchant la requête que l'intimée, la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO. De nombreuses questions qui y étaient soulevées avaient en effet été soumises à la considération de la Cour d'appel, à la demande de l'intimée, lors d'une affaire précédente pour laquelle la Cour avait déjà autorisé l'appel (Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CTC et CN).

L'autorisation d'interjeter appel a été agréée le 26 avril 1984, et l'appel est encore en instance.

CN c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.
CP Ltée c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossiers 17489 (CN)
17499 (CP)

Dans son ordonnance n° WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a ordonné l'abandon de 14 kilomètres de voie entre Rosedale et East Coulee (Alb.).

La ville de Drumheller et Century Coals Ltd. ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale. Leur principal argument était que la CCT n'avait pas compétence puisqu'un accord intervenu entre les compagnies ferroviaires prescrivait non seulement la construction mais l'exploitation à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été confirmé par la suite par une loi spéciale du Parlement du Canada, que la CCT n'était pas habilitée à modifier ou à révoquer. Les appellantes ont soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF), la *Loi spéciale* primait sur les articles 253 et 254 de la première loi.

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appellantes. Elle a affirmé que l'intention de la *Loi spéciale*, qui confirmait l'accord intervenu entre les compagnies ferroviaires, était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé à CN et à CP Ltée une entente

statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations de CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la *Loi spéciale* et les articles 253 et 254 de la LCF traitaient du même sujet mais présentaient des contradictions. De ce fait, la première loi devait primer sur l'autre. Les obligations créées par la *Loi spéciale* avaient donc un caractère statutaire plutôt que contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une loi. La Cour a donc statué que la CCT n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel fédérale devant la Cour suprême du Canada et, le 7 février 1983, la Cour a fait droit à cette requête. En 1984, la CCT s'est vu accorder l'autorisation d'intervenir dans ces appels. L'affaire était en instance à la fin de 1985.

Postes Canada c. Federal Express Co. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-379
A-551-84

La requête en autorisation d'interjeter appel de la décision n° 7700, rendue le 25 octobre 1983 par le Comité des transports aériens (CTA) (et mentionnée dans l'affaire Loomis Courier Service Co. c. Federal Express Co.), a été agréée le 23 février 1984 en ce qui concerne Federal Express Co.

Postes Canada soutient que le CTA a outrepassé sa compétence et a mal interprété la loi en décidant que Federal Express avait satisfait au critère de commodité et de nécessité publiques et que, ce faisant, le CTA s'était appuyé sur un principe erroné, contraire aux témoignages et au poids des témoignages présentés à l'audience.

L'appel était encore en instance à la fin de 1985.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 82-A-55
A-1259-82

Les rapports annuels de 1982 et 1983 de la CCT font mention de cet appel. Il s'agit de la décision du 7 mai 1982 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) refusait à Canadien Pacifique Limitée la permission de réclamer des coûts d'acquisition (coûts d'immobilisations et d'amortissement) concernant les actifs fournis par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, dans le but de fixer des subventions ou des taux conformément à la *Loi sur les chemins de fer* (LCF). Le CTCF a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système de calcul des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins de subventions et à toute autre fin que le Comité juge appropriée, il s'ensuivrait que le gouvernement recevrait, en vertu d'un programme, la facture correspondant à des frais dont il se serait déjà acquitté dans le cadre d'un autre programme.

CP Ltée soutient que le Comité s'est mal orienté et s'est aussi laissé influencer par des considérations sans importance dans son interprétation des articles applicables de la LCF et du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires. La compagnie ferroviaire estime que l'article 252 et les articles suivants de la LCF l'autorisent à être remboursée pour les pertes qu'elle a subies du fait qu'elle est tenue d'exploiter des embranchements non rentables. Selon CP Ltée, ces articles n'ont aucunement pour objet de trancher les questions liées à la propriété des actifs, et le fait que ce soit le gouvernement fédéral qui ait fourni ces actifs n'entre pas en ligne de compte.

CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel en novembre 1982, mais l'affaire est encore en instance aujourd'hui.

CN c. la CCT, CP Ltée et Union Carbide Canada Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-364

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a demandé l'autorisation d'interjeter appel d'une décision majoritaire rendue par le

Comité de révision le 17 septembre 1985. CN soutient que ledit Comité a commis une erreur de droit et de compétence en ayant conclu que les taux spéciaux de manoeuvre de CN régissant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires (article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF)) et en ayant ordonné que ces taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appellante fait également valoir que la *Loi nationale sur les transports* (LNT) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et que, par conséquent, cette loi doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi sur l'interprétation*.

Selon l'appellante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la LCF, qui porte sur l'acheminement du grain et de la farine jusqu'à l'Est du Canada, et que l'article 23 de la LNT, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la LCF, qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

Canadien Pacifique Limitée, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête en autorisation d'interjeter appel devrait être rejetée car la CCT a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la LCF ne s'appliquent pas aux taux spéciaux de manoeuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manoeuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

Le 14 novembre 1985, la Cour a ordonné que l'affaire soit suspendue pour une durée raisonnable jusqu'à ce qu'elle ait reçu les motifs de la CCT, car le Comité de révision n'a pas encore fait connaître les raisons détaillées à l'appui de la décision majoritaire du 17 septembre 1985.

Norfolk and Western Railway Co. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-301

En janvier 1985, la Norfolk and Western Railway Co. a déposé une requête, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue le 13 décembre 1984 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer de la CCT ne refusait pas le projet proposé par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée d'acheter, à part égale de la Consolidated Rail Corporation, la Canada Southern Railway Company, la Detroit River Tunnel Company et la Niagara River Bridge Company.

L'appellante fait valoir que lorsqu'une partie formule une objection en vertu du paragraphe 27(3) de la LNT, la CCT est tenue d'abdiquer son autorité et de rendre une décision et une ordonnance ou, aux termes de l'alinéa 46(1)*c)* de la LNT, elle peut exercer son pouvoir de discrétion et rendre une ordonnance accompagnée des conditions qu'elle estime nécessaires. L'appellante ajoute que si la CCT doit ou peut rendre une ordonnance, elle a aussi le pouvoir d'y joindre des conditions.

La Norfolk and Western avance donc que la CCT a commis une erreur de compétence en ayant négligé d'exercer son pouvoir de discrétion ou de compétence et de rendre une ordonnance assujettie aux conditions demandées par l'appellante.

Au 16 décembre 1985, la Cour n'avait pas encore rendu sa décision.

Corporation municipale de la ville de Vanier c. CN, la CCT et VIA Rail Canada Inc.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-353
A-778-85

À la suite des ordonnances n^{os} R-38325, R-38335 et R-38336 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT, lesquelles en substance permettaient à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) de procéder à la construction d'une deuxième voie principale dans la ville de Vanier, celle-ci demanda d'abord au Comité de révision de la CCT de suspendre l'exécution de ces ordonnances durant le temps nécessaire pour que la Cour d'appel fédérale se prononce sur ses requêtes en sursis d'exécution et en autorisation d'interjeter appel.

Le Comité de révision rejeta la requête de suspension d'exécution et la Cour d'appel fédérale fit de même, mais la requête en autorisation d'interjeter appel fut accordée et en

octobre 1985, la ville de Vanier a donné avis qu'elle interjetait appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, des ordonnances n^os^ R-38325 du 11 juillet et R-38335 et R-38336 du 12 juillet 1985 du CTCF dans les termes suivants : «Ces ordonnances sont-elles valides eu égard aux dispositions de l'article 53 des Règles générales de la Commission canadienne des transports?»

Ruth Adelia c. la CCT

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier T-2493-85

En mai 1985, Air Canada a refusé que la partie demanderesse, une personne atteinte d'invalidité, monte à bord d'un vol Regina – Ottawa. Un représentant d'Air Canada a avancé que la demanderesse n'était pas en mesure de prendre soin d'elle-même et que les dispositions du tarif applicable d'Air Canada exigeaient que cette personne soit accompagnée. Comme la demanderesse voyageait seule, Air Canada lui a refusé l'embarquement.

En novembre 1985, la demanderesse a intenté une action pour demander à la Cour fédérale d'intervenir et de rejeter ces dispositions particulières du tarif d'Air Canada. Le procès n'a pas encore eu lieu.

APPENDICES

A – *Division de l'Ouest* 79

B – *Comité des transports par chemin de fer* 81

C – *Comité des transports aériens* 103

D – *Comité des transports par eau* 111

E – *Comité des transports par véhicule à moteur* 115

F – *Comité de révision* 117

G – *Direction de la recherche* 121

APPENDICE A
Division de l'Ouest

I – Audiences et décisions, 1985
Abandon d'embranchement des Prairies 80

II – Ordonnances et décisions
Abandon d'autres voies, 1985 80

I – Audiences et décisions, 1985
Abandon d'embranchement des Prairies

Subdivision	Date	Décision
(CP Rail) Fife Lake	9 mars	Ouvert au trafic entre Coronach et Big Beaver (Sask.) sur une distance de 17,7 milles.
(CN) Gravelbourg	8 novembre	Abandon de l'exploitation entre les points milliaires 47,30 et 51,57, soit une distance de 4,27 milles.

Remarque : Tel qu'indiqué au chapitre portant sur la Division de l'Ouest, aucune audience publique sur les embranchements n'a été tenue au cours de 1985. Les deux décisions susmentionnées ont toutefois été rendues.

II – Ordonnances et décisions
Abandon d'autres voies, 1985

Numéro de l'ordonnance	Date	Type d'ordonnance
WDR 1985-00079	1er avril	Autorisation d'abandonner l'embranchement industriel nord commençant au point milliaire 5,66 de la subdivision Warman de CN (Sask.).
WDR 1985-00163	9 août	Autorisation d'abandonner l'embranchement E et trois embranchements prenant naissance au point milliaire174,95 de la subdivision Brooks de CP Rail, dans la ville de Calgary (Alb.).
WDR 1985-00182	4 septembre	Autorisation d'abandonner un tronçon prenant naissance à l'embranchement Burrard Inlet depuis un point à ou près de la rue Cordova, dans la ville de Vancouver (C.-B.).
WDR 1985-00183	6 septembre	Autorisation d'abandonner l'embranchement Penticton Townline prenant naissance au point milliaire 0,32 de la subdivision Princeton de CP Rail, dans la ville de Penticton (C.-B.).
WDR 1985-00198	4 octobre	Autorisation d'abandonner la voie ferrée de Burlington Northern Railway Company depuis Keremeos (C.-B.) jusqu'à Chopaka (Wash.), sur la frontière internationale entre les États-Unis et le Canada, soit une distance de 17,29 milles.
WDR 1985-00224	28 octobre	Autorisation d'abandonner l'embranchement de la sablière Moose Nose prenant naissance au point milliaire 114,57 de la subdivision Keewatin de CP Rail (Ont.).
WDR 1985-00262	26 novembre	Autorisation d'abandonner deux embranchements de Gulf Oil Canada Ltd. prenant naissance au point milliaire 1,05 de la voie de garage «L» prenant naissance au point milliaire 1,25 de la subdivision Carberry de CP Rail, dans la ville de Winnipeg (Man.).

APPENDICE B
Comité des transports par chemin de fer

I – Décisions rendues, 1985 82

II – Ordonnances et décisions, 1985
Abandon d'embranchements hors-Prairies 86

III – Abandon d'embranchements hors-Prairies
Requêtes en instance le 31 décembre 1985 88

IV – Ordonnances et décisions, 1985
Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs) 91

V – Accidents ferroviaires
Statistiques préliminaires, 1985 94

VI – Paiements, 1985
Loi sur le transport du grain de l'Ouest 95

VII – Sommaire des réclamations et paiements
globaux aux chemins de fer admissibles, 1984 96

VIII – Sommaire des réclamations et paiements, 1984
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada 96

IX – Sommaire des réclamations et paiements, 1984
Canadien Pacifique Limitée 97

X – Sommaire des réclamations et paiements, 1984
Algoma Central Railway 97

XI – Sommaire des réclamations et paiements, 1984
Compagnie de chemin de fer du littoral nord de
Québec et du Labrador 97

XII – Réclamations et paiements, 1984
Article 256 (Embranchements non protégés) 98

XIII – Réclamations et paiements, 1984
Article 258 (Embranchements protégés) 101

XIV – Réclamations et paiements, 1984
Article 261 (Services de trains de voyageurs) 102

I – Décisions rendues, 1985

Date		Décision rendue
9 janvier	Relatives à l'application des Règlements de la Commission canadienne des transports au mode d'exploitation du train meuleur de Speno Rail Services Company. Décision et ordonnance n° R-37621.	Règlement applicable.
10 janvier	Relative à une enquête menée en vertu des articles 45 et 48 de la *Loi nationale sur les transports*; à l'article 380 de la *Loi sur les chemins de fer* et aux accords entre CN Europe et Cast Containers S.A.	
24 janvier	Requête déposée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la partie de la subdivision Marmora depuis Glen Miller (p.m. 36,00) jusqu'à Marmora (p.m. 61,30), dans la province de l'Ontario. Décision et ordonnance n° R-37682.	Agrément de la requête.
6 février	Rapport d'enquête sur le wagon-citerne UTLX 98646 qui a fait défaut dans la cour de triage MacMillan de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, le 28 février 1984, dans le canton de Vaughan, dans la province de l'Ontario. Rapports et ordonnances n^{os} R-37843 et R-37844.	Règlement révisé pour l'inspection, la construction, la manutention et l'identification des wagons-citernes.
11 février	Requête déposée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Oxford depuis Pugwash Junction (p.m. 16,49) jusqu'à l'embranchement Scott (p.m. 71,43), dans la province de la Nouvelle-Écosse. Décision et ordonnance n° R-37727.	Agrément de la requête.
22 février	Requête présentée par CN en autorisation de supprimer l'exploitation du service de trains de voyageurs entre Sioux Lookout et Thunder Bay North (Ont.). Décision et ordonnance n° R-37775.	Agrément de la requête.
14 mars	Requête présentée par Gulf Canada Products Company en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.	Confirme la décision du 14 février 1985.
29 mars	Relative à la désignation des embranchements tributaires du transport du grain pendant la campagne agricole 1985-1986.	Embranchements désignés.
15 mai	Relative à la *Loi sur les chemins de fer* et à la *Loi nationale sur les transports*; au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer; et au rapport intitulé *Le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer dans la région métropolitaine de recensement de Toronto : Une évaluation préliminaire des risques*, préparé par Ian Burton et Keith Post.	Rejet des recommandations.

Date		Décision rendue
5 juin	Relative à la fermeture du passage à niveau de la rue Cornwall sis au point milliaire 51,68 de la subdivision Granby découlant de la requête présentée par la ville de Saint-Hubert (Qc), en vertu de l'article 16 de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, S.C. 1974, c. 12, afin d'obtenir une subvention dans le but de construire un croisement étagé sur lequel circulerait le trafic du boulevard Champlain (Gaétan-Boucher) au-dessus des voies ferrées de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, au point milliaire 39,97 de la subdivision Rouses Point.	
28 juin	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision St. Quentin depuis Tide Head (p.m. 0,00) jusqu'à I.N.R. Junction (p.m. 105,76), dans la province du Nouveau-Brunswick. Décision et ordonnance n° R-38237.	Rejet de la requête.
25 juillet	Relative à un nouvel examen de la requête en vue de supprimer le service de trains de voyageurs de VIA Rail entre Calgary et South Edmonton en vertu du paragraphe 260(8) de la *Loi sur les chemins de fer*. Décision et ordonnance n° R-38365.	Agrément de la requête.
31 juillet	Relative aux méthodes d'établissement des coûts en capital de la Commission canadienne des transports pour les compagnies ferroviaires réglementées; et aux modifications proposées au Règlement sur le calcul des frais ferroviaires relativement aux coûts en capital.	Règlement modifié.
31 juillet	Requête présentée par CP Rail, pour le compte de la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la partie de l'embranchement Hamilton et Dundas depuis le point milliaire 2,66 jusqu'au point milliaire 3,94, dans la ville de Dundas, dans la province de l'Ontario. Décision et ordonnance n° R-38372.	Agrément de la requête.
16 août	Relative à l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*; à l'article 33 des Règles générales de la Commission canadienne des transports; aux modifications projetées à l'exploitation ferroviaire par CN de service de trains de marchandises entre Nakina et Armstrong, dans la province de l'Ontario; et aux plaintes reçues par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports relativement auxdites modifications devant être effectuées par CN à l'exploitation ferroviaire. Décision et ordonnance n° R-38414.	
12 septembre	Requêtes déposées par VIA Rail et CN en vertu des articles 119, 120 et 129 de la *Loi sur les chemins de fer* en autorisation d'éliminer certains points d'arrêts des services de trains de voyageurs, de fermer ou d'abandonner certains abris et gares et de supprimer certains postes de gardien ou de préposé dans la vallée de la Matapédia et en Gaspésie (Qc). Rapport et ordonnance n° R-38469.	

Date		Décision rendue
16 septembre	Requêtes déposées par CP Rail et CN relativement à l'exploitation et à l'essai de trains sans fourgon de queue.	Mise en oeuvre du programme d'essais.
25 septembre	Requêtes déposées par Devco Railway en abandon de l'exploitation de sa voie principale comprise entre MacAskill's Grade et l'aiguillage Broughton, et en abandon de l'exploitation de son prolongement de Port Morien (N.-É.). Décision et ordonnance n° R-38502.	Agrément de la requête.
25 septembre	Requête déposée par la Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador en abandon de l'exploitation du service de trains de voyageurs exploité entre Schefferville et Sept-Îles et entre Ross Bay Junction et Wabush/Labrador City, dans les provinces de Québec et Terre-Neuve. Décision et ordonnance n° R-38519.	Rejet de la requête.
30 septembre	Relative au transport ferroviaire de marchandises dangereuses dans les régions portuaires de Vancouver et Victoria.	Plan privilégié émis
2 octobre	Requête déposée par CP Rail en autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie du la subdivision Nickel, à Walden (Ont.). Décision et ordonnance n° R-38514.	Agrément de la requête.
7 octobre	Relative à l'enquête sur la vitesse des trains de voyageurs de VIA Rail. Décisions et ordonnances n^{os} R-38524 et R-38525.	
17 octobre	Requête déposée par CN en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Dunnville entre Fort Erie et Nickel (Port Colborne), et entre Macey (Port Colborne) et Caledonia (Ont.). Décision et ordonnance n° R-38553.	Agrément de la requête.
1er novembre	Requête déposée par CP Rail en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Port McNicoll, entre Orillia et un point près de Uhthoff (Ont.). Décision et ordonnance n° R-38606.	Agrément de la requête.
8 novembre	Relative au réexamen de l'ordonnance n° WDR1984-00215 et de la décision n° WDR1984-13; et à une requête conjointe en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* concernant le tarif minimum de VIA Rail pour le transport des voyageurs sur l'île de Vancouver. Rapport et ordonnance n° R-38651.	Rejet de la requête; confirme la décision.
14 novembre	Requête déposée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Kensington depuis Linkletter (p.m. 19,45) jusqu'à Tignish (p.m. 84,61), dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard. Décision sur le banc et ordonnance n° R-38842.	Rejet de la requête.
3 décembre	Relative à l'avis d'acquisition projetée par Consolidated Rail Corporation de certaines tenures à bail et des actions de la St. Lawrence and Adirondack Railway Company, en vertu des dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*.	Acquisition non rejetée.

Date		Décision rendue
20 décembre	Relative à une requête déposée par CN en vue d'obtenir un ajustement de taux minimaux compensatoires pour l'huile de colza applicables depuis Armstrong (Ont.) jusqu'à Kentville, Middleton et New Minas (N.-É.) acheminé sur le trajet CN Rockingham (N.-É.) – Chemin de fer Dominion-Atlantic au-delà – tels que prescrits par les ordonnances n^{os} R-37613 et R-37728 en date des 27 décembre 1984 et 5 février 1985 respectivement. Décision et ordonnance n° R-38845.	Agrément de la requête.
30 décembre	Relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer dans les régions portuaires de Vancouver et Victoria. Décision et ordonnance n° R-38851.	Plan privilégié modifié émis.

II – Ordonnances et décisions, 1985
Abandon d'embranchements hors-Prairies

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Île-du-Prince-Édouard			
(CN) Souris	Royalty Jct.– Souris 0,00 – 55,02	R-38383 – 5 août	Ordre de maintenir le service.
(CN) Kensington	Linkletter – Tignish 19,45 – 84,61	R-38842 – 14 novembre	Ordre de maintenir le service.
Nouvelle-Écosse			
(CN) Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur 16,49 – 71,43	R-37724 – 11 février	Ordre d'abandon au 30 juin 1985 : ordonnance n° 1985-1900 : abandon différé au 30 juin 1986.
(Devco) Prolongement Port Morien	Morien Jct.– Port Morien 0,00 – 2,10	R-38502 – 25 septembre	Ordre d'abandon au 25 octobre 1985.
Nouveau-Brunswick			
(CN) St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct. 0,00 – 105,76	R-38237 – 28 juin	Ordre de maintenir le service.
Québec			
(CN) Monk	Pelletier – Ste-Claire 68,23 – 196,30	R-37645 – 16 janvier	Ordre d'abandon au 20 février 1985.
(CP Rail) Maniwaki	Laman – Wakefield 3,0 – 19,7	R-38843 – 20 décembre	Abandon différé au 1er juin 1986.
Ontario			
(CN) Marmora	Glen Miller – Marmora 36,00 – 61,30	R-37682 – 24 janvier	Ordre d'abandon au 28 février 1985.
(CN) Meaford	Collingwood – Meaford 34,60 – 52,19	R-38137 – 17 mai R-38368 – 26 juillet	Modification à l'ordonnance n° R-37433, en date du 20 novembre 1984 : ordre d'abandon au 31 décembre1985.
(CP Rail) Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place 9,0 – 28,1	R-38191 – 3 juin	Ordre de maintenir le service.
(CP Rail (T.H. & B.)) Division de H.& D.	Ville de Dundas 2,66 – 3,94	R-38372 – 31 juillet	Ordre d'abandon au 30 août 1985.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
(CP Rail) Nickel	Ville de Walden 12,1 – 12,6	R-38514 – 2 octobre	Ordre d'abandon au 1er novembre 1985.
(CN) Dunnville	Fort Erie – Nickel (Port Colborne) 2,00 – 17,60 Macey (Port Colborne) – Caledonia 20.90 – 58.28	R-38553 – 17 octobre	Ordre d'abandon au 21 novembre 1985.
(CP Rail) Port McNicoll	Orillia – Uhthoff 0,00 – 7,3	R-38606 – 1er novembre	Ordre d'abandon au 5 décembre 1985.

III – Abandon d'embranchements hors-Prairies Requêtes en instance le 31 décembre 1985

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve			
(CN) Argentia	Placentia Jct. – Argentia	0,00 – 20,65	Ordre de maintenir le service, le 15 août 1984. Révision après le 15 août 1986.
Nouvelle-Écossse			
(CN) Inverness	Port Hastings – Inverness	0,00 – 55,64	Audience en révision, le 12 nov. 1985; décision à venir.
(Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic/CP Rail) Truro	Mantua – Truro	4,4 – 57,6	Requête publiée le 8 mai 1985; décision à venir.
Île-du-Prince-Édouard			
(CN) Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	0,00 – 25,61	Ordre de maintenir le service, le 23 nov. 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	0,00 – 17,77	Ordre de maintenir le service, le 23 février 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Souris (Embr.Elmira)	Harmony Jct. – Baltic	0,00 – 5,00	Ordre de maintenir le service, le 10 mai 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Souris	Royalty Jct. – Souris	0,00 – 55,02	Ordre de maintenir le service, le 5 août 1985. Révision quinquennale obligatoire en 1990.
(CN) Kensington	Linkletter – Tignish	19,49 – 84,61	Ordre de maintenir le service, le 14 nov. 1985. Révision avant le 14 nov. 1988.
Nouveau-Brunswick			
(CN) Sussex (Embr. Albert)	Salisbury – P.m. 2,85	0,00 – 2,85	Ordre de maintenir le service, le 23 avril 1982. Révision quinquennale obligatoire en 1987.
(CN) Centreville	Valley – Centreville	0,00 – 27,72	Audience en révision, le 25 oct. 1985; décision à venir.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) St. Quentin	Tidehead – I.N.R. Jct.	0,00 – 105,76	Ordre de maintenir le service, le 28 juin 1985. Révision après le 28 juin 1988.
(CN) Nashwaak (Embr. Stanley)	Stanley Jct. – Sutherland	0,00 – 2,40	Décision à venir.
(CN) Caraquet	East Bathurst – Tracadie (y compris l'embr. Shippegan, 7,27 milles)	4,34 – 72,04	Entendue le 21 oct. 1985; décision à venir.
(CP Rail) Shoreline	P.m. 10,0 – Lepreau	10,0 – 22,5	Entendue le 26 sept. 1985; ajournée au 28 janvier 1986.
(CP Rail) Minto	South Devon – Minto	0,9 – 33,6	Entendue le 24 sept. 1985; décision à venir.
Québec			
(CN) Témiscouata	Cabano – Fraser Jct.	42,70 – 77,0	Audience en révision, le 23 oct. 1985; décision à venir
(CP Rail) Ste-Agathe	Ste-Agathe – Mont-Laurier	44,4 – 138,20	Ordre de maintenir le service, le 18 déc. 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CP Rail) Témiscaming et Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère	47,9 – 106,50	Audience en révision, le 5 nov. 1985; décision à venir.
	Gaboury – Ville-Marie	0,00 – 7,70	
(CP Rail) Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	1,00 – 32,50	Ordre de maintenir le service en attente de la décision de la Cour suprême dans la cause de l'Ontario & Quebec Railway.
	Courcelles – Mégantic	32,50 – 57,70	Ordre de maintenir le service en attente de la décision de la Cour suprême dans la cause de l'Ontario & Quebec Railway.
(CN) Valleyfield	Barrington – Ayrness	12,00 – 26,10	Audience publique à venir.
(CN) St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	36,50 – 55,57	Audience publique à venir.
(CN) Granby	Waterloo – Granby	0,09 – 13,00	Requête publiée le 10 mai 1985.
(CN) Sorel (Embr. Des Ormeaux)	St-Grégoire – Des Ormeaux	0,30 – 4,64	Décision à venir.
(Conrail) Division de Montréal	Can.– Frontière É.-U. – Huntington	10,25 – 17,48	Décision à venir.
Ontario			
(CN) Forest	Lucan – Forest	15,50 – 48,00	Audience en révision, le 21 nov. 1985; décision à venir.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) Kincardine	Listowel – Wingham	1,41 – 30,34	Ordre de maintenir le service, le 25 juillet 1983. Révision quinquennale obligatoire en 1988.
(CN) Penetang	Colwell – Hendrie	2,00 – 11,60	Décision à venir.
(CN) Uxbridge (Embr. Cannington)	Blackwater – Woodville	0,00 – 12,55	Décision à venir.
(CP Rail) Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	9,00 – 28,10	Ordre de maintenir le service, le 3 juin 1985. Révision quinquennale obligatoire en 1990.
(CN) Pagwa	Calstock – Nakina	23,90 – 141,45	Entendue du 3 au 6 octobre 1983; décision à venir.
(CN) Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	13,00 – 35,3	Ordre de maintenir le service, le 2 mars 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Fergus	Lynden Jct. – Galt (Cambridge)	1,00 – 13,88	Décision à venir.
(CP Rail) Kingston	Tichborne – Kingston	65,1 – 101,1 101,85 – 102,09	Entendue le 3 décembre 1985; décision à venir.
(CN) Kingston (Embr. Deseronto)	Napanee – Deseronto	1,50 – 6,36	Nouvelle requête.
(CN) Campbellford	Corbyville – Campbellford	3,20 – 60,40	Nouvelle requête.
(CP Rail) M&O	Rigaud – M&O Junction	16,80 – 82,50	Entendue le 22 octobre 1985; décision à venir.
Colombie-Britannique			
(CN) Cowichan (Embr. Saanich)	P.m. 0,00 – P.m. 1,37	0,00 – 1,37	En révision selon l'ordonnance n° WDR 1984-00273, le 28 nov. 1984.
(CN) Cowichan et Tidewater	Deerholme – Youbou	57,90 – 81,90	Ordre de maintenir le service, le 15 octobre 1982. Révision quinquennale obligatoire en 1987.
	Deerholme – Cowichan Bay	0,00 – 6,12	
(CP Rail) Kaslo	Rosebery – Nakusp	3,8 – 31,2	Ordre de maintenir le service, le 5 juillet 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.

IV – Ordonnances et décisions, 1985
Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs)

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. nº	Objet de l'ordonnance ou de la décision
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA				
Montréal – Gaspé – Moncton	70-12-29	85-04-29	R-38000	Consolidation du service Montréal – Gaspé avec le service restructuré *Océan* dont le terminus est maintenant Moncton.
Moncton – Campbellton	70-12-29	Juin 1979	Plan définitif	Service quotidien Moncton – Campbellton.
Québec – Mont-Joli	70-12-29	85-04-29	R-38000	Service Québec – Mont-Joli rétabli sur une base expérimentale d'un an.
Sydney – Truro – Halifax	70-12-29	84-05-22	R-36693	Restructuration des services.
Toronto – Kingston	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal – Chicoutimi	69-10-27	81-08-06	CP 1981-2171	Fréquence réduite à trois jours par semaine.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69-10-27	81-08-06	CP 1981-2171	Fréquence réduite à trois jours par semaine.
Senneterre – Val-d'Or	69-10-27	81-11-12	R-32961	Fréquence réduite.
Ottawa – Brockville – Toronto	71-05-03	82-11-17	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Toronto – Stratford	71-08-03	82-11-17	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71-05-03	85-04-29	R-36619 R-38000	Service de trains de voyageurs établi entre Winnipeg et Saskatoon et prolongé jusqu'à Vancouver le 1er juin 1985.
Bishops Falls – Corner Brook	–	85-04-29	R-38000	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. nº	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Hearst – Nakina	71-05-03	Audience, oct. 1983	–	Décision à venir.
Wabowden – Gillam – Churchill	69-10-27	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
Sioux Lookout – Thunder Bay	71-05-03	85-02-22	–	Abandon du service au 30 nov. 1985.
The Pas – Lynn Lake	71-05-03	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
Toronto – London – Sarnia	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal – Québec	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal – Brockville – Toronto	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto – Windsor	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69-10-27	82-10-15	R-34487	Maintien du service.
Toronto – Niagara Falls	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69-10-27	81-09-28	WDR-00383	Service réduit.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69-10-27	82-03-19	R-33580	Maintien du service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69-10-27	85-04-29	R-38000	Service restructuré.
Montréal – Ottawa	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg – Farlane	74-02-13	81-02-09	WDR-00134	Maintien du service.
Edmonton – Waterways	83-10-05	Audience, 10 nov. 1985	–	Décision à venir.
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE				
Montréal – Saint John – Halifax	–	85-04-29	R-38000	Service rétabli via Sherbrooke.
Halifax – Yarmouth	69-10-31	81-09-04	R-32608	Maintien du service.
Montréal – Québec	69-10-31	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69-10-31	81-08-06	CP 1981-2171	Rétablissement du service Montréal – Ottawa – Sudbury en tant que partie intégrante du service transcontinental de l'Ouest.
Sudbury – White River	69-10-31	85-04-29	R-38000	Fréquence augmentée à trois jours par semaine à l'année longue.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Calgary – Edmonton	69-10-31	85-07-25	R-38365	Abandon du service. Ordonnance n° CP 1985-2507; date d'abandon reportée du 1er nov. au 6 sept. 1985.
Victoria – Courtenay	74-09-11	83-12-20	R-36006	Maintien du service.
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76-10-01	82-12-13	R-34714	Maintien du service.
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU LITTORAL NORD DE QUÉBEC ET DU LABRADOR				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82-03-15	85-09-25	R-38519	Maintien du service.
WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Whitehorse – White Pass	–	85-04-29	R-38000	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

V – Accidents ferroviaires Statistiques préliminaires, 1985

	Accidents	Morts	Blessés
Déraillements*			
Trains – voie principale	188	0	20
Trains dans les gares de triage et embranchements	87	1	2
Total des déraillements de trains	**275**	**1**	**22**
Draisines, machines d'entretien de la voie	10	0	13
Total des déraillements rapportables	**285**	**1**	**35**
Collisions*			
Trains – voie principale	14	0	16
Entre trains dans les gares de triage et embranchements	58	0	32
Total des collisions – mouvement de trains seulement	**72**	**0**	**48**
Entre trains/draisines/machines d'entretien de la voie	28	2	35
Total des collisions rapportables	**99**	**2**	**83**
Passages à niveau*			
Publics (protection automatique)	281	33	132
Publics (sans protection automatique)	266	19	142
Privés	30	5	45
Ferme	7	1	18
Total des accidents à des passages à niveau (Onze des accidents à des passages à niveau susmentionnés ont entraîné un déraillement.)	**584**	**58**	**337**
Accidents/incidents mettant en cause des marchandises dangereuses			
Déraillements sur voie principale	58	–	–
Déraillements – gares de triage et embranchements	83	–	–
Collisions sur voie principale	3	–	–
Collisions – gares de triage et embranchements	41	–	–
Accidents à des passages à niveau	8	–	–
Incidents divers **	343	–	–

Augmentation du trafic ferroviaire (tonnes métriques) entre 1984 et 1985 = 1,6 %

* Les totaux inscrits sous déraillements, collisions et passages à niveau comprennent les cas de marchandises dangereuses.

** Les incidents divers inscrits sous marchandises dangereuses sont des cas ne résultant pas d'accidents de trains lors du transport. Sept de ces 343 incidents ont occasionné des blessures résultant de contact avec des marchandises dangereuses. De tous les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, une collision dans une gare de triage a causé deux blessures résultant de contact avec ces marchandises.

Remarque : Les données susmentionnées sont incomplètes et ne sont donc que préliminaires. Des modifications y seront apportées après la réception des derniers avis et annulations.

VI – Paiements, 1985
Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Période	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ($)	Canadien Pacifique Limitée ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
Décembre 1984[1]	15 175 173,19	15 065 605,37	Nil	30 240 778,56
Janvier 1985	15 189 777,11	13 251 148,96	Nil	28 440 926,07
Février	14 003 920,83	11 461 153,05	Nil	25 465 073,88
Mars	14 366 747,92	10 885 459,03	Nil	25 252 206,95
Avril	19 310 487,59	13 973 804,48	Nil	33 284 292,07
Mai	30 931 956,26	20 267 977,53	Nil	51 199 933,79
Juin	28 900 926,06	22 977 681,18	Nil	51 878 607,24
Juillet[2]	24 237 060,77	20 204 261,64	Nil	44 441 322,41
Août	19 006 185,45	18 441 535,45	89 383,75	37 537 104,65
Septembre	20 574 127,28	21 056 610,48	123 895,72	41 754 633,48
Octobre	35 178 244,63	34 062 943,83	350 211,57	69 591 400,03
Novembre	29 337 444,24	27 595 439,10	Nil[3]	56 932 883,34
Décembre	Nil[4]	Nil[4]	Nil[3]	Nil
Total	**266 212 051,33**	**229 243 620,10**	**563 491,04**	**496 019 162,47**

(1) À payer lors des versements de janvier, février et mars 1985 en vertu du Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer.
(2) Comprend les versements finals relatifs à la période allant d'août 1984 à juillet 1985 inclusivement.
(3) À payer au cours de l'année civile 1986, trente jours après réception des réclamations.
(4) À payer lors des versements de janvier, février et mars 1985 en vertu du Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer.

VII – Sommaire des réclamations et paiements globaux aux chemins de fer admissibles, 1984

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	18 300 826	5 132 941
Article 258 (Embranchements protégés)	1 335 989	955 604
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	7 656 953	5 825 466
Article 272 (Tarifs de l'Est)	37 822 071	37 822 071
Total	**65 115 839**	**49 736 082(2)**

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 42 169 910 $ pour 1984 ainsi que des paiements de 7 566 172 $ pour 1985.

VIII – Sommaire des réclamations et paiements, 1984 Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	13 038 070	1 875 722
Article 258 (Embranchements protégés)	1 303 426	955 604
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	2 852 815	2 069 266
Article 272 (Tarifs de l'Est)	28 761 034	28 761 034
Total	**45 955 345**	**33 661 626(2)**

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 28 387 816 $ pour 1984 ainsi que des paiements de 5 273 810 $ pour 1985.

IX – Sommaire des réclamations et paiements, 1984 Canadien Pacifique Limitée

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	5 262 756	3 257 219
Article 258 (Embranchements protégés)	32 563	Nil
Article 272 (Tarifs de l'Est)	9 061 037	9 061 037
Total	**14 356 356**	**12 318 256**(1)

(1) Comprend des paiements par anticipation de 11 358 244 $ pour 1984 ainsi que des paiements de 960 012 $ pour 1985.

X – Sommaire des réclamations et paiements, 1984 Algoma Central Railway

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	2 530 622	2 644 200(2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 2 423 850 $ pour 1984 ainsi que des paiements de 220 350 $ pour 1985.

XI – Sommaire des réclamations et paiements, 1984 Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	2 273 516	1 112 000(2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Paiements versés au cours de 1985.

XII – Réclamations et paiements, 1984
Article 256 (Embranchements non protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Terre-Neuve			
1. Argentia	Placentia Jct. – Argentia	241 316	
2. Bonavista	Shoal Harbour – Bonavista	350 458(2)	
Île-du-Prince-Édouard			
3. Kensington	Linkletter – Tignish	675 325(3)	
4. Montague	Mount Stewart Jct. – Montague (y compris l'embr. Georgetown)	290 553	
5. Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (y compris l'embr. Mount Herbert)	235 818	
6. Murray Harbour	Uigg – Murray Harbour	77 359(2)	
7. Souris	Royalty Jct. – Souris	684 027(3)	
8. Souris (Embr. Elmira)	Harmony Jct. – Baltic	17 287	
9. Souris (Embr. Elmira)	Baltic – Elmira	16 092(2)	
Nouvelle-Écosse			
10. Inverness	Port Hastings Jct. – Inverness	1 124 132	
11. Middleton	Bridgewater Jct. – Bridgetown	116 026(2)	
12. Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur (y compris les embr. Wallace et Pictou)	249 568	
Nouveau-Brunswick			
13. Caraquet	Gloucester Jct. – Tracadie (y compris l'embr. Shippegan)	658 780	
14. Centreville	Valley – Centreville	253 652	
15. Loggieville	Chatham – Loggieville	64 164(2)	
16. Miramichi	Derby Jct. – McGivney	434 949	
17. Oromocto	Westfield Beach – Camp Gagetown	275 416(2)	
18. Richibucto	Kent Jct. – Richibucto	41 613(2)	
19. St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct.	1 258 337	
20. Sussex (Embr. Albert)	Salisbury – P.m. 2,85	25 513	
Québec			
21. Granby(4)	Waterloo – Granby	32 283	
22. Monk	Pelletier – Ste-Claire	1 255 747	
23. Sorel(4) (Embr. Des Ormeaux)	St-Grégoire – P.m. 4,64	3 122	
24. St-Raymond(4)	Jackson's – Rivière-à-Pierre	88 728	

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
25. Témiscouata[5]	Cabano – Edmundston East	159 344	
26. Valleyfield[4]	Barrington – Ayrness	76 656	
Ontario			
27. Beeton	Cheltenham – Beeton	90 988[2]	
28. Campbellford (Embr. Madoc)	Madoc Jct. – Madoc	74 450[2]	
29. Dunnville	Fort Erie – Nickel (Port Colborne)	99 029	
30. Dunnville	Macey (Port Colborne) – Caledonia	233 693	
31. Fergus	Lynden Jct. – Cambridge	91 572	
32. Fergus (Embr. Fergus Town)	P.m. 0,00 – P.m. 1,14	13 111[2]	
33. Forest	Lucan – Forest	196 171	
34. Kincardine	Listowel – Wingham	181 084	
35. Marmora	Glen Miller – Marmora	167 842	
36. Meaford (Embr. Penetang)	North Colwell – Hendrie	29 495	
37. Meaford	Collingwood – Meaford	114 604	
38. Owen Sound (Embr. Durham)	Whites Jct. – Durham	71 200[2]	
39. Pagwa	Calstock – Nakina	1 149 174	
40. Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	218 445	
41. Smiths Falls	Smiths Falls – Strathcona	339 217	
42. Uxbridge (Embr. Cannington)	Blackwater – Woodville	66 231	
Manitoba			
43. Oakland	Delta Jct. – Oakland	12 957	
44. Oakland	Oakland – Amaranth	14 365[2]	
45. Winnipegosis[6]	Fork River – Winnipegosis	26 393	
Saskatchewan			
46. Acadia Valley[7]	Eyre Jct. – Acadia Valley	106 625	
47. Dodsland	Smiley – Dewar Lake	2 862[2]	
48. Erwood[8]	Baden – Hudson Bay	330 060	
Alberta			
49. Rosedale – Section conjointe Bullpound (CN/CP Rail)	Rosedale – East Coulee	59 829	
Colombie-Britannique			
50. Cowichan (Embr. Saanich)	P.m. 0,00 – P.m. 1,37	12 106	
51. Cowichan – Tidewater	Deerholme – Youbou Deerholme – Cowichan Bay	630 302	
	Total (CN)	**13 038 070 $**	**1 875 722 $**

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Québec			
52. Maniwaki	Laman – Maniwaki	676 958	
53. Tring (QCR)(9)	Tring-Jonction – Courcelles	270 972	
54. Ste-Agathe	St-Jérôme – Mont-Laurier	1 149 524	
55. Témiscaming – Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère Gaboury – Ville-Marie	966 917	
56. Waltham	Wyman – Waltham	99 545(2)	
Ontario			
57. Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	323 887	
58. M&O(4)(10)	Rigaud – M&O Jct.	710 986	
59. Nickel	P.m. 12,10 – P.m. 12,60	5 731	
60. Port McNicoll	Orillia – P.m. 7,30	46 912	
61. Walkerton	Saugeen – Hanover	211 680(2)	
Saskatchewan			
62. Fife Lake	Coronach – Big Beaver	54 713	
63. Matador	Gunnworth – Wartime	7 223(2)	
64. McMorran	Milden – Gunnworth	64 400(2)	
65. Pennant	Hazlet – Verlo	29 399(2)	
Alberta			
66. Langdon (conjoint, CP Rail/CN)	Rosedale – East Coulee	114 938	
Colombie-Britannique			
67. Kaslo	Rosebery – Nakusp	458 479	
68. Lake Cowichan	Hayward – Lake Cowichan	70 492(2)	
	Total (CP Rail)	**5 262 756 $**	**3 257 219 $**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 256	**18 300 826 $**	**5 132 941$**

(1) Réclamations déposées par CN, le 26 juin 1985, et par CP Rail, le 25 juin 1985.
(2) Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1984, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(3) Comme il s'agit d'une nouvelle requête, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(4) Les paiements ne sont recommandés que si les embranchements sont jugés «non rentables». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.
(5) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.
(6) Le tronçon Fork River – Winnipegosis a été abandonné le 14 avril 1983.
(7) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
(8) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
(9) Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon.
(10) Se prolonge au Québec sur une faible distance.

XIII – Réclamations et paiements, 1984
Article 258 (Embranchements protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Saskatchewan			
1. Cudworth	P.m. 103,25 – Cudworth Jct.	24 614	
2. Northgate	Northgate – Lampman	390 342	
Alberta			
3. Alliance	Alliance Jct. – Forestburg	385 217	
4. Alliance	Forestburg – Alliance	93 042	
5. Drumheller	Hanna – Sarcee Yard	410 211	
	Total (CN)	**1 303 426 $**	**955 604 $**
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Alberta			
6. Willingdon (y compris l'embr. Chemical)	Lloydminster – Elk Island	32 563	
	Total (CP Rail)	**32 563 $**	**Nil**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 258	**1 335 989 $**	**955 604 $**

(1) Réclamations déposées par CN, le 26 juin 1985, et par CP Rail, le 25 juin 1985.

XIV – Réclamations et paiements, 1984
Article 261 (Services de trains de voyageurs)

Compagnie	Entre	80 % des pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 (80 % des pertes réelles certifiées) ($)
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	St. John's – Carbonear	62 857	Nil
	St. John's – Argentia	272 654	Nil
	Toronto – North Bay («Northlander»)	2 334 250	2 069 266[2]
	Edmonton – Fort McMurray (Muskeg Special)	183 054	Nil[3]
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie – Hearst	2 530 622	2 644 200[2]
3. Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador (QNS&L)	Sept-Îles – Labrador City/ Schefferville	2 273 516	1 112 000
	Total	**7 656 953**	**5 825 466**

(1) Quatre-vingt pour cent des pertes réelles réclamées par CN, le 26 juin 1985, par Algoma Central, le 15 mai 1985, et par QNS&L, le 11 juin 1985.
(2) Le paiement indiqué s'applique au montant de la réclamation par anticipation déposée pour 1984 conformément au crédit 85a (Transports) de la *Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits*.
(3) Les paiements ne sont recommandés que si les services sont jugés «non rentables». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.

APPENDICE C
Comité des transports aériens

I – Services intérieurs 104

II – Vols d'affrètement choisis 105

III – Services internationaux
Requêtes portant sur des permis et vols 106

IV – Dépôts de tarifs et de services 106

V – Décisions notables, 1985 107

I – Services intérieurs

	1984	1985
Nombre de titulaires et de permis		
Transporteurs autorisés	2 230	2 260
Aéronefs à voilure fixe	2 059	2 063
Aéronefs à voilure tournante	171	197
Transporteurs nationaux	1 219	1 314
Transporteurs étrangers	1 011	946
Permis	3 376	3 481
Nouveaux permis émis	262	307
Permis remplacés	447	663
Requêtes en obtention de permis		
Reçues pendant l'année	1 032	1 080
Reportées de l'année précédente	192	220
En attente à la fin de l'année	220	241
Traitées pendant l'année	1 004	1 059
Exemptions et autorisations spéciales		
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés	28	28
Agriculteurs «volants »	82	98
Autorisations d'écoles de pilotage satellites	46	45
Décisions et ordonnances		
Décisions	770	856
Ordonnances	873	1 403
Avis publics		
Requêtes	627	1 149
Audiences	11	2

II – Vols d'affrètement choisis

Affrètements	1984 Vols	1984 Places	1985 Vols	1985 Places
Affrètement pour voyage tout compris (AVTC)*				
En provenance du Canada	1 679	232 357	1 996	286 496
En provenance de l'étranger	44	7 626	150	12 269
Intérieurs	–	–	134	5 916
Sans participation et à but commun				
En provenance du Canada	773	51 157	640	48 842
En provenance de l'étranger	692	27 277	249	16 968
Intérieurs	18	1 940	13	1 568
Fret (en provenance du Canada)	–	–	158	–
Fret (en provenance de l'étranger)	–	–	701	–
VARA/Affinité*				
En provenance du Canada (VARA)	2 735	536 252	2 062	384 317
En provenance de l'étranger (VARA)	1 454	171 687	369	41 440
En provenance de l'étranger (Aff.)	71	5 637	41	3 731
VARA (intérieurs)	2 293	400 195	4 080	1 102 157
VARA/AVTC *	10 377	1 912 703	10 332	1 825 792
VARA/AVTC (intérieurs)	–	–	5	368

* Les statistiques ne comprennent pas les changements.

III – Services internationaux
Requêtes portant sur des permis et vols

	1984	1985
Demandes de permis		
Requérants canadiens	37	58
Requérants étrangers	162	136
Demandes de vols par des non-titulaires (Exploitants américains de petits aéronefs)	55	82

IV – Dépôts de tarifs et de services(1)

		1984	1985
Tarifs d'affrètements		10 256	8 798
Services à horaire fixe			
Tableaux de service à horaire fixe et régulier		7 026	7 013
Tarifs-passagers	Intérieurs : Can. – É.-U.	24 546	20 737
	Outre-mer	77 719	73 242
Tarifs-marchandises	Intérieurs : Can. – É.-U.	8 588	5 647
	Outre-mer	12 003	8 180

(1) 1er octobre au 30 septembre de chaque année.

V – Décisions notables, 1985

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
SERVICES INTÉRIEURS (Comprennent les décisions afférentes au service aérien commercial d'affrètement international (Classe 9-4) lorsqu'ils font partie intégrante d'une requête pour service d'affrètement intérieur (Classe 4).)			
8631	31 janvier	1) Swiftair Cargo Ltd. : transfert de service de classe 3 prévu au permis n° A.T.C. 3103/80(NS) à New-Kirk Corporation.	Refusée.
		2) Northwest Territorial Airways Ltd. : permis de classe 2, marchandises et courrier, entre Toronto, Winnipeg, Calgary/Edmonton et Vancouver au moyen d'aéronefs des groupes F et G.	Agréée.
8687	3 mars	512643 Ontario Ltd. (Holiday Airways) : permis de classes 4 et 9-4, groupe G, à partir d'une base située à Toronto.	Agréée en partie.
8693	8 mars	Canadian Aviation Express Airlines Inc. : permis de classes 4 et 9-4, groupe H, à partir d'une base située à Toronto.	Agréée.
8765	25 mars	Nordair Ltée – Nordair Ltd. : ajouter les points Sudbury, North Bay et Timmins aux permis nos A.T.C. 2844/78(S) et A.T.C. 1852/69(S).	Agréée.
8770	27 mars	Eastern Provincial Airways Ltd. : ajouter le point Ottawa au permis n° A.T.C. 12/45(S).	Agréée sous réserve de modification.
8803	19 avril	Quebecair : ajouter le point Winnipeg au permis n° A.T.C. 453/49(S).	Agréée.
8836	5 mai	Southern Frontier Airlines : changement de contrôle à Time Air (1982) Ltd.	N'a pas été refusée.
8863	14 mai	1) Air Ontario Ltd. : ajouter les points Windsor, Thunder Bay et Winnipeg au permis n° A.T.C. 1641/66 (NS).	Agréée.
		2) Pacific Western Airlines Ltd. : ajouter le point Windsor aux permis nos A.T.C. 1788/68(S) et A.T.C. 3205/81(S).	Agréée.
8936	12 juin	Pacific Western Airlines Ltd. : ajouter le point Vancouver au permis n° A.T.C. 1023/59(S).	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
8965	27 juin	World Cargo International Ltd. : permis de classes 4 et 9-4, groupe H, à partir d'une base située à Calgary.	Agréée avec restriction.
8975	28 juin	Points of Call Ltd. : permis de classes 4 et 9-4, groupe G, à partir d'une base située à Edmonton.	Agréée avec restriction.
8967	3 juillet	Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd. (Inter City Air) : transfert des permis nºs A.T.C. 3589/83(NS) et A.T.C. 834/83(CF) à Time Air (1982) Ltd.	Non refusée.
9003	12 juillet	Time Air (1982) Ltd. : ajouter les points Victoria, Campbell River et Comox au permis nº A.T.C. 3300/81 (NS).	Agréée.
9010	23 juillet	Nordair Inc. : regrouper les permis nºs A.T.C. 2844/78(S) et A.T.C. 1852/69(S).	Agréée.
9025	24 juillet	North Canada Air Ltd. (Norcanair) : ajouter les points Saskatoon, North Battleford, Lloydminster et Edmonton au permis nº A.T.C. 2675/77(S) et le regrouper avec le permis nº A.T.C. 3656/84(NS).	Agréée.
9041	29 juillet	Northwest Territorial Airways Ltd. : ajouter le point Edmonton au permis nº A.T.C. 3061/79(NS).	Agréée.
9175	20 septembre	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC) : modification et regroupement de divers permis.	Agréée.
9196	27 septembre	Bradley Air Services Ltd. (First Air) : ajouter le point Ottawa et le groupe F au permis nº A.T.C. 2500/75(NS).	Agréée.
9200	30 septembre	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC) : ajouter les points Comox, Sandspit, Smithers, Calgary, Castlegar, Cranbrook, Kamloops, Kelowna et Penticton au permis nº A.T.C 3255/81(NS).	Agréée avec modification .
9284	29 octobre	1) Calm Air International Ltd. : ajouter le point Winnipeg et modifier des conditions au permis nº A.T.C. 1433/63(NS).	Agréée.
		2) Northland Outdoors Canada (1983) Ltd. (Ilford Riverton Airways) : ajouter le point Gillam/Bird au permis nº A.T.C. 624/52(NS).	Agréée.
9317	11 novembre	Northwest Territorial Airways Ltd. : ajouter le point Regina au permis nº A.T.C. 3818/85(NS).	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
SERVICES INTERNATIONAUX			
8767	22 mars	Air Ontario Ltd. : service de classe 8, Toronto/Cleveland.	Agréée.
8988	5 juillet	Wardair Canada Inc. : service de classe 8, Canada/Royaume-Uni.	Agréée.
8991	8 juillet	People Express Airlines Inc. : service de classe 8, Mirabel/Newark, en vertu du Programme expérimental de services aériens transfrontaliers Canada/États-Unis.	Agréée.
9192	26 septembre	Canadian Pacific Airlines Ltd. : service de classe 8, Canada/Nouvelle-Zélande.	Agréée.
9233	10 octobre	Continental Air Lines Inc. : service de classe 8, Vancouver/Honolulu.	Agréée.
9244	14 octobre	Air New Zealand Ltd. : service de classe 8, Auckland/Honolulu/Vancouver.	Agréée.
9291	1er novembre	Air Canada : service de classe 8, Canada/Sainte-Lucie.	Agréée.
Requêtes de transporteurs canadiens en vertu de l'Accord relatif aux services régionaux, locaux et de navette (SRLN) entre le Canada et les États-Unis			
8811	23 avril	Inter City Airways Inc. : service de classe 9-2, Oshawa/Buffalo.	Agréée.
8998	10 juillet	Skycharter Ltd. : service de classe 9-3, Toronto/Atlantic City.	Rejetée.
9079	14 août	General Aerospace Inc. : service de classe 9-3, Toronto/Buffalo.	Agréée.
9079	14 août	Air Atonabee Ltd. (City Express) : service de classe 9-2, Toronto/Buffalo.	Rejetée.
9100	20 août	Bradley Air Services Ltd. (First Air) : service de classe 9-2, Ottawa/Newark.	Agréée.
9292	31 octobre	Jim Pattison Industries Ltd. (AirBC) : service de classe 9-2, Vancouver/Seattle.	Agréée.
9292	31 octobre	Air Caledonia Inc. : service de classe 9-2, Vancouver/Seattle.	Agréée.
9292	31 octobre	Aztec Aviation Consulting Ltd. (Skylink Airlines) : service de classe 9-3, Vancouver/Seattle.	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
9380	3 décembre	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Youngstown/Akron.	Agréée.
9380	3 décembre	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Toledo.	Agréée.
9348	3 décembre	Austin Airways Ltd. : service de classe 9-2, Kenora/Minneapolis.	Agréée.
9396	13 décembre	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Grand Rapids/Lansing.	Agréée.
Requêtes de transporteurs des États-Unis en vertu de l'Accord relatif aux services régionaux, locaux, et de navette (SRLN) entre le Canada et les États-Unis			
8572	4 janvier	Jetstream International Airlines Inc. : service de classe 9-3, Erie/Hamilton.	Agréée.
8795	11 avril	Mall Airways Inc. : service de classe 9-2, Toronto/Rochester, Montréal/Rochester.	Agréée en partie.
8799	16 avril	San Juan Airlines Inc. (San Juan Airlines) : service de classe 9-2, Victoria/Seattle.	Agréée.
8810	22 avril	Kenmore Air Harbor Inc. : service de classe 9-3, île de San Juan/port de Victoria.	Agréée.
8911	3 juin	Kenmore Air Harbor Inc. : service de classe 9-3, Minstrel Island/Echo Bay/FarewellHarbor/Seattle.	Agréée.
8948	19 juin	Valley Flying Service Inc. (Valley Airlines) : service de classe 9-2, Fredericton/Bangor.	Agréée.
8957	21 juin	Northern Airways Inc. : service de classe 9-3, Montréal/Burlington.	Agréée.
9001	12 juillet	Lake Union Air Service Inc. : service de classe 9-3, Victoria/Seattle.	Agréée.
9002	12 juillet	Lake Union Air Service Inc. : service de classe 9-3, Vancouver/Seattle.	Agréée.
9011	15 juillet	Bar Harbor Airways Inc. (Bar Harbor Airlines) : service de classe 9-2, Montréal/Portland.	Agréée.
9012	15 juillet	Bar Harbor Airways Inc. (Bar Harbor Airlines) : service de classe 9-2, Halifax/Portland.	Agréée.
9013	15 juillet	Bar Harbor Airways Inc. (Bar Harbor Airlines) : service de classe 9-2, Halifax/St. John/Bangor.	Agréée.
9023	22 juillet	Otter Air Inc. : service de classe 9-3, Port Townsend/Victoria.	Agréée.

APPENDICE D
Comité des transports par eau

I – Requêtes, 1985 112

II – Cabotage, demandes d'exemption
Du 1er janvier au 31 décembre
Sommaire 112

III – Permis délivrés, 1985 113

I – Requêtes, 1985

Requêtes	Reçues	Agréées	Autres
Projets de tarifs de droits de pilotage (article 23 de la *Loi sur le pilotage*)			
Administration de pilotage de l'Atlantique	1	–	–
Administration de pilotage des Grands Lacs	2	–	–
Administration de pilotage des Laurentides	1	–	–
Administration de pilotage du Pacifique	1	–	–
Approbation de tarifs (*Loi sur les transports*)	13	–	–
Permis de transport par eau	14	–	–
Ordonnances et décisions			
Décisions rendues en 1985	17	–	–
Ordonnances rendues en 1985	19	–	–

II – Cabotage, demandes d'exemption Du 1er janvier au 31 décembre Sommaire

Type	Nombre
Cabotage	98
Navigation autre que le cabotage	45
Total	**143**
Décisions	
Recommandées	107
Rejetées	6
Retirées	25
Annulées/Dossiers fermés	3
En cours	2

III – Permis délivrés, 1985

Région	Titulaire	Nombre de navires autorisés
Grands Lacs	Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.	1
	621100 Ontario Ltd.	1
	Total	**2**
Fleuve Mackenzie et lac Athabasca	Arctic Transportation Ltd.	26
	A. Frame Contracting Ltd.	13
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	9
	Coastal Marine Ltd.	2
	David Storr and Sons Contracting Ltd.	1
	East Arm Freighting	1
	Len Cardinal Transport Ltd.	3
	Norsask Marine Ltd.	2
	Société des transports du Nord Limitée	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**242**
Ouest de l'Arctique canadien	Arctic Transportation Ltd.	29
	Société des transports du Nord Limitée	68
	Total	**97**

APPENDICE E
Comité des transports par véhicule à moteur

Programme de subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique Paiements certifiés, 1985

	Paiements certifiés(1) 1984			Paiements certifiés(1) 1985		
	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	14,5	–	–	14,7(2)	–	–
Trafic intérieur	–	–	–	–	–	–
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)	–	13,6	–	–	15,7	–
Article 6 (Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic en direction ouest)	4,9	4,8	–	4,7(2)	5,2	–
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic intérieur)	5,8	24,7	0,5	7,0	28,1	0,3
Article 6 (Subventions provisoires– Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Total (Programme)	**25,2**	**43,1**	**0,5**	**26,4**	**49,9**	**0,3**
Total des réclamations déposées	**307**	**11 893**	**33**	**324(2)**	**12 637**	**48**
Nombre de réclamations examinées	**298**	**11 526**	**32**	**312(2)**	**12 501**	**48**

(1) Millions de dollars.
(2) Chiffre estimatif.

APPENDICE F
Comité de révision

I – Activités par mode de transport 118
II – Appels au ministre des Transports, 1984 et 1985 118
III – Pétitions au gouverneur en conseil, 1984 et 1985 118
IV – Sélection de décisions émises en 1984 et 1985 119

I – Activités par mode de transport

	Aérien	Ferroviaire	Maritime	Routier	Total
Requêtes en main	**35**	**33**	**4**	**3**	**75**
Reportées	8	18	–	1	27
Reçues en 1985	27	15	4	2	48
Requêtes retirées	8	2	–	1	11
Requêtes étudiées en 1985	**23**	**24**	**4**	**2**	**53**
Agréées	4	5	–	1	10
Rejetées	19	16	4	1	40
Refusées	–	3	–	–	3
Requêtes reportées à 1986	4	7	–	–	11

II – Appels au ministre des Transports, 1984 et 1985

	Agréés	Rejetés	Renvoi à la CCT	Total
1984 (Air)	9	8	2*	19
1985 (Air)	14	5	–	19

* Dans ces deux cas, la décision du CTA a été infirmée et la requête initiale a été accordée.

III – Pétitions au gouverneur en conseil, 1984 et 1985

	Agréées	Rejetées	Total
1984 (Air)	44	2	46
(Rail)	2	2	4
Total	**46**	**4**	**50**
1985 (Air)	23	4	27
(Rail)	4	4	8
Total	**27**	**8**	**35**

IV – Sélection de décisions émises en 1984 et 1985

Requérant/Objet	Décision
Pacific Western Airlines Limited. Objet : Décision du CTA n° 6995, 22 octobre 1982 (suppression de condition au permis n° ATC 1788/68(S) refusée).	Requête accordée : 1984-01, 31 janvier 1984. Requête renvoyée au CTA. Refus confirmé : décision du CTA n° 7998, 8 mai 1984.
M. Les Benjamin, MP; Syndicat national des cultivateurs. Objet : Ordonnances du CTCF n°s R-35927/8, 23 novembre 1983 (prescription du barème tarifaire annuel, pour la campagne agricole 1983-1984).	Requête rejetée : 1984-02, 7 mars 1984.
Canadien Pacifique Limitée. Objet : Ordonnance du CTCF n° R-28432, 28 février1979 (autorisation d'abandonner un tronçon de la subdivision Tring).	Requête accordée : 1984-03, 27 février 1984. Ordonnance du CTCF modifiée.
Canadien Pacifique Limitée. Objet : Ordonnance du CTCF n° R-36314, 29 février 1984 (répartition des coûts – contre-rails Jordan, subdivision Cascade).	Requête accordée : 1984-04, 9 août 1984. Ordonnance du CTCF modifiée.
VIA Rail Canada Inc. Objet : Ordonnance du CTCF n° R-37434, 9 novembre 1984 (suspension du tarif spécial de VIA – plainte de Voyageur Inc./Voyageur Colonial Ltd.).	Requête accordée : 1984-05, 9 nov. 1984. Ordonnance du CTCF rescindée.
North Cariboo Flying Service Ltd. Objet : Ordonnance du CTA n° 1984-A-681, 5 septembre 1984 (rejet de la majoration des taux pour Convair 640).	Requête accordée : 1984-06, 29 nov. 1984. Ordonnance du CTA rescindée.
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Objet : Ordonnance du CTCF n° R-37611, 21 décembre 1984 (taux non compensatoires rejetés – plainte de Atlantic Container Express Inc.).	Requête rejetée : 1985-04, 13 février 1985.

Requérant/Objet	Décision
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Objet : Décision du CTCF, 23 mars 1984 (désignation des embranchements tributaires du transport du grain pour la campagne agricole 1984-1985).	Requêtes rejetées : 1985-02, 28 février 1985.
Objet : Ordonnance du CTCF n° R-36489, 27 avril 1984 (prescription du barème tarifaire annuel pour la campagne agricole 1984-1985).	
Canadien Pacifique Limitée. Objet : Ordonnance du CTCF n° R-37372, 26 octobre 1984 (répartition des frais de pont, rue Dundas Ouest, Grand Toronto).	Requête accordée : 1985-03, 4 juin 1985. Requête renvoyée au CTCF. Ordonnance confirmée et raisons du CTCF publiées.
Transport Morneau Inc. Objet : Décision du CTVM, 26 octobre 1984 (rejet d'une demande de subvention – expéditions de mousse de tourbe acheminées avant le 19 janvier 1984).	Requête accordée : 1985-04, 9 août 1985. Décision du CTMV infirmée.

APPENDICE G
Direction de la recherche

Publications de la Direction de la recherche

1985

Cahiers de recherche [1]

1985/01F	*Aspects de la politique relative au transport ferroviaire des voyageurs*
1985/02	*Besoins spéciaux relatifs aux transports en commun : Quelques résultats d'enquête*
1985/03F	*Une étude empirique de la structure de production des services aériens au Canada*
1985/04F	*Acheminements transfrontaliers des commerces outre-mer canadiens et américains*
1985/05F	*Analyse économique du marché du transport maritime de ligne régulière et des taux de fret*
1985/06F	*Étude sur les services aériens essentiels aux États-Unis*

Autres publications [1]

Les transports : Tendances et questions particulières, 1985

Transports : bulletin statistique

Suivi du transport aérien

Guide du voyageur aérien canadien

Série de séminaires de recherche, vol. 11, printemps 1985

Série de séminaires de recherche, vol. 12, automne 1985

Documents de travail

30-85-01	*Level Crossing Hazards and Protection in Canada* [2]
40-85-02	*Enquête sur les vols d'affrètement avec réservation anticipée (intérieurs)* [1]
20-85-03	*Un aperçu général du transport maritime international au Canada en 1982 : Données statistiques* [3]
40-85-05	*Air Canada's Economy Fare Formula and its Relationship to Average Domestic System Costs* [2]

[1] Disponibles en français et en anglais.
[2] Disponibles en anglais seulement.
[3] Disponibles en français seulement.

20-85-06	*Transport maritime des marchandises en vrac* [3]
30-85-08	*Le PHAER : Aperçu – Système d'information sur le transport et les livraisons de céréales aux élévateurs par les producteurs* [1]
30-85-09	*Distribution of Grain Handling and Transportation Costs of Prairie Farmers 1977/78 to 1995/96* [2]
30-85-10	*Effects of Reduction in the Grain Delivery Points on the Canadian Prairies* [2]
30-85-11	*The Cost of Trucking Grain in Western Canada* [2]
10-85-12	*A Preliminary Analysis of the Labour Component Within the Rail and Air Transport Industries* [2]
30-85-13	*A Model for Estimating Truck Operating Costs* [2]
40-85-14	*Enquête sur le tarif excursion B-767* [1]
30-85-15	*Estimation of Lake Vessel Costs for Canadian Export Grain* [2]
60-85-16	*Transportation Regulation: A Review of the Approaches in The United States and the European Economic Community* [2]
20-85-17	*Le détournement des commerces outre-mer canadiens et américains : Une synthèse* [1]
30-85-18	*Commercial Ratesetting Practices in Intermodal Transport of Canadian Overseas Trade* [2]
60-85-19	*Swiftair Cargo Limited: Analysis of a Bankruptcy* [2]
10-85-20	*An Assessment of Rapeseed Producer Car Movement to Vancouver for the Crop Year 1984-85* [2]
10-85-21	*Une analyse exploratoire de la concurrence dans l'offre des services aériens au Canada : Le cas du marché Montréal – Toronto* [3]
20-85-22	*Le transport tramp dans le commerce maritime canadien* [3]
20-85-23	*Recueil statistique sur le commerce outre-mer canadien manutentionné à des ports américains : Données statistiques de 1982* [3]
20-85-24	*La tarification intermodale pratiquée par les compagnies maritimes de ligne régulière : Cas des exportations canadiennes à destination des pays d'Europe de l'Ouest* [3]

[1] Disponibles en français et en anglais.
[2] Disponibles en anglais seulement.
[3] Disponibles en français seulement.

1984

(Le rapport annuel de 1984 ne présentait qu'une liste partielle des cahiers de recherche et des documents de travail publiés par la Direction de la recherche au cours de l'année. Il a donc été décidé d'ajouter un listage complet des études réalisées en 1984 à la liste des publications de 1985.)

Cahiers de recherche [1]

1984/01	*Indices de taux de fret des conférences maritimes pour les exportations canadiennes : Séries temporelles trimestrielles, 1978-1981*
1984/02F	*Le transport des petites expéditions*
1984/03	*L'offre de transport maritime de ligne régulière au Canada*
1984/04F	*Une étude de la productivité des transporteurs aériens canadiens*
1984/05F	*Les exportations canadiennes outre-mer de marchandises générales et l'activité portuaire de l'est du Canada*
1984/06F	*Aspects du camionnage commercial des grains dans la région des Prairies : Automne 1982*

Documents de travail

40-84-01	*Inflation and the Canadian Airline Industry* [2]
10-84-02	*Data Accessibility* [2]
40-84-03	*Analysis of Elements of Direct Operating Costs of Canadian Air Carrier Jet Aircraft* [2]
50-84-05	*An Overview of Activities Relating to Transportation of the Handicapped in Canada and Foreign Countries - 1983* [2]
30-84-06	*An Analysis of Traffic Trends and Rehabilitation Subsidy Plans* [2]
20-84-07	*The Return on Investment in Liner Shipping* [2]
20-84-08	*Fascicule des résultats de l'étude Les exportations canadiennes outre-mer de marchandises générales et l'activité portuaire de l'est du Canada* [3]
10-84-10	*An Examination of the Impact of the 'At and East' Grain and Flour Subsidy Program* [2]
20-84-11	*La marine marchande nationale et la balance des paiements : Étape exploratrice, Phase I : Cadre théorique* [3]
60-84-12	*Transportation and Telecommunication: An Examination of Substitution and Stimulation* [2]
60-84-13	*Fleet Capacity and Financial Health: Canadian Level I Airlines* [2]
30-84-14	*Grain Unit Trains: Estimated Potential Cost Savings on a System Basis* [2]

[1] Disponibles en français et en anglais.
[2] Disponibles en anglais seulement.
[3] Disponibles en français seulement.

20-84-16	*Crew Costs and Their Impact on Employment*[2]
60-84-17	*Railway Costing: A Review*[2]
20-84-18	*Offre de services de transport intermodal*[3]
20-84-19	*Acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation*[3]
40-84-20	*Cost Structures and Performance Measures of the Canadian Airline Industry*[2]

[1] Disponibles en français et en anglais.
[2] Disponibles en anglais seulement.
[3] Disponibles en français seulement.